إنترناشيونال

إنترناشيونال

International

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة

تصدر من لندن شهرياً

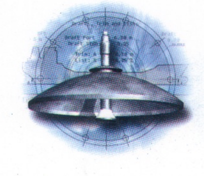
وتوزع في جميع أنحاء العالم

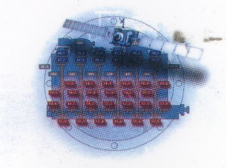
مجلة مختلفة لقارئ مختلف

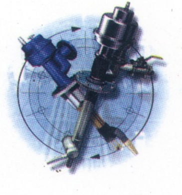
INTERNATIONAL

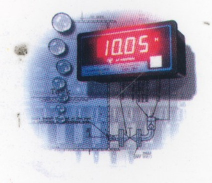
إنترناشيونال أكتوبر ٢٠٠٤ / شعبان ١٤٢٥

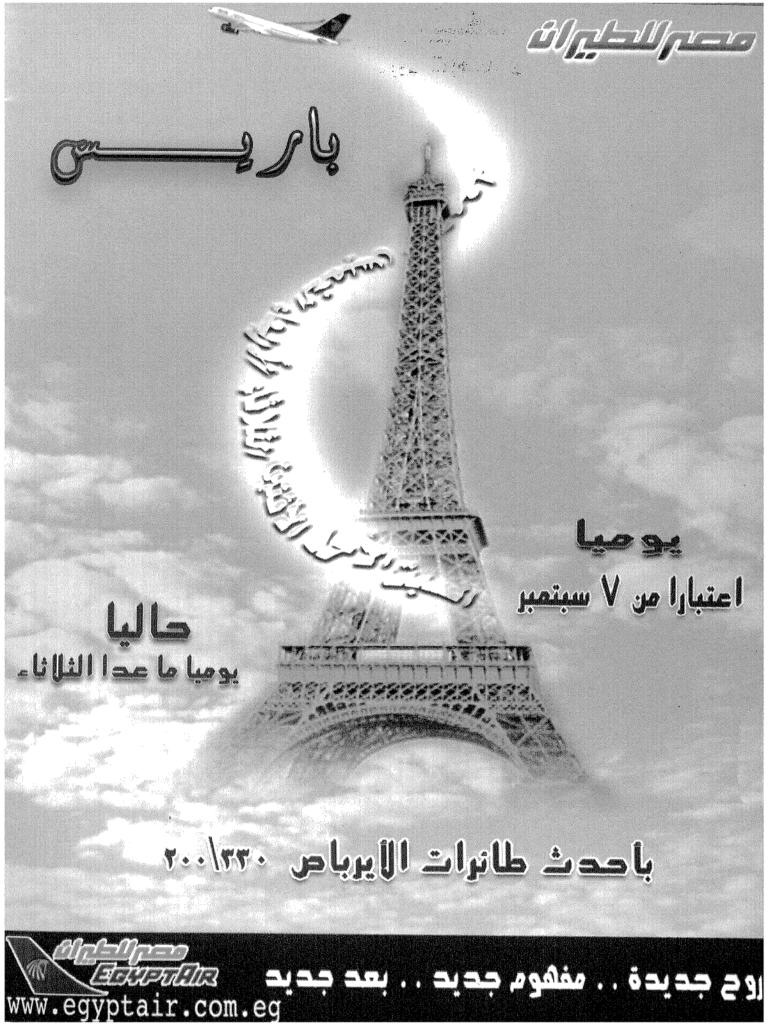
International OCTOBER 2004 / SHAABAN 1425











مصر للطيران
باريس
يوميا
اعتبارا من ٧ سبتمبر
حاليا
يوميا ما عدا الثلاثاء
باحدث طائرات الايرباص ٢٠٠/٣٣٠
مصر للطيران
EGYPTAIR
روح جديدة .. مفهوم جديد .. بعد جديد
www.egyptair.com.eg

ولنا كلمة بقلم مستشار التحرير

خطة محكمة لعلاج المشاكل الجمركية

لا أحد ينكر أن التصدير والإستيراد يأتيان فى أولويات اهتمامات الحكومات باعتبارهما المنشط الوحيد للاقتصاد، ولذا فإن الجمارك لها دوراً هاماً فى التنمية الإقتصادية القومية وإنعاشها.

لقد سبق أن أعلن الدكتور يوسف بطرس غالى عندما كان وزيراً للتجارة الخارجية عن العوائق التى تقف حجر عثرة أمام تطوير الجمارك المصرية، ولذا فعند توليه وزارة المالية إستبشر المستوردون والمصدرون خيراً، وانتظروا وضع خطة مدروسة ومحكمة لإزالة هذه العوائق عن طريق التخلص من البيروقراطية والتعقيدات الجمركية المتعامل بها والتى تحد من إنتعاش الإستيراد والتصدير.

إن قانون الجمارك المعمول به حالياً يرجع تاريخ صدوره لعام ١٩٦٣، وبالرغم من إدخال بعض التعديلات عليه إلا أن هذه التعديلات لم تكن كافية لعلاج القضايا، بل على العكس زادت الخلافات بين مصلحة الجمارك والمتعاملين معها نتيجة الإجراءات المعقدة، وعدم تطبيق تكنولوجيا المعلومات المعمول بها فى معظم موانى العالم والتى تساعد على حل المشكلات فوراً، وكان من نتيجة ذلك تكبد المستثمرين خسائر قدرت بالمليارات ولجوئهم إلى رفع آلاف الدعاوى القضائية التى تنظرها المحاكم ضد وزير المالية ورئيس مصلحة الجمارك، وطالب المتعاملين مع الجمارك بتعميم النظام النموذجى المتعامل به فى المركز الجمركى الضريبى فى كل المنافذ الجمركية حتى يتم تسهيل وسرعة عملية الإفراج الجمركى، وبالتالى القضاء على تكدس البضائع، وتقدموا بإقتراحاتهم التى تنحصر فى:

* علاج التشوهات الجمركية التى تؤثر على إستقرار الإنتاج.
* إعداد قانون جمركى جديد، ووضع نظم جمركية سهلة التطبيق.
* ميكنة جميع المواقع الجمركية، وربط مصلحة الجمارك بالمراكز العالمية وتطبيق نظمها.
* تسهيل عملية الإفراج الجمركى للحد من زيادة تكلفة التصدير أو الإستيراد، وعلاج مشكلة الوزن التى تتسبب فى تعطيل إجراءات الإفراج عن البضائع.
* إعادة النظر فى الأنظمة الجمركية الخاصة بالسماح المؤقت «الدروباك» والتاكسى ريبيت، وفض الإشتباك بين وزارتى المالية والصناعة فى هذا المجال.

لذلك فقد أصدر الدكتور يوسف بطرس غالى فور تسلمه زمام وزارة المالية قرارات تبشر بالخير، ومن أهمها الخطة المستقبلية التى تم وضعها لرفع المعاناة عن المتعاملين مع الجمارك، وتبسيط الإجراءات، والإلتزام بالإتفاقات الدولية والإقليمية، والقضاء على التشوهات الموجودة بالتعريفة الجمركية، بجانب تحديث الميكنة الشاملة بالمصلحة لتشمل جميع الإدارات المختلفة وربطها بوزارتا التجارة والصناعة والإستثمار، وسرعة الفصل فى القضايا الجمركية التى لم تعرض على المحاكم وإنهائها بالطرق الودية، ودراسة أهم المواد المعمول بها فى قانون الجمارك الحالى التى تعوق مسيرة العمل وينتج عنها شكاوى المتعاملون مع المصلحة.

وصرح محفوظ العرجاوى رئيس مصلحة الجمارك بانه تم حصر جميع المشاكل والمعوقات التى تواجه المستوردين فى التعريفة الجمركية، وجارى العمل على حلها والقضاء على التشوهات الجمركية، بجانب الإهتمام بنظام الترانزيت وتتبعه بالأقمار الصناعية (الستالايت) للقضاء على التهرب الجمركى خاصة فى الموانى الكبيرة التى تم إنشاؤها مثل موانى العين السخنة وشرق التفريعة، حيث تشهد هذه الموانى حركة كبيرة لتبادل الحاويات بمعرفة الخطوط الملاحية الترانزيت المباشر وغير المباشر العابرة داخل الأراضى المصرية ومتجهة إلى دول الجوار.

ولما كان الرئيس محمد حسنى مبارك يوالى إهتماماً خاصاً لعمليات الإستيراد والتصدير بإعتبارها الطريق إلى إزدهار الإقتصاد القومى ومدى تأثير الجمارك على إنعاشها، فقد وقع سيادته على تطبيق التعريفة الجمركية الجديدة التى تهدف إلى تخفيض الرسوم الجمركية على مدخلات الصناعة كالخدمات وقطع الغيار المستوردة والمنتجات النهائية المستوردة لمصلحة المستهلك المصرى، وذلك بغرض خفض أسعار السلع فى السوق المحلية.

إننا نتمنى سرعة حل المشاكل الجمركية فى أقصر وقت ممكن لتعود الثقة للمتعاملين معها، وبالتالى تدور عجلة التنمية الإقتصادية واللحاق بركب الدول المتقدمة

عاصم السيد أحمد



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine

غفران للنشر ذات مسئولية محدودة

Ghofran Publishing Limted

Registration No. 04874965

Camden Road .Camden Town London NW1

المكاتب والمراسلون

جمهورية مصر العربية

القاهرة Tel. +2- 0122586455

اسكندرية Telefax.+2-03-4275117

E-Mail : assem355@hotmail.com

سى جول تليفون : 5745850-03-2+

السويس

* ريان/أحمد بدوى محمول:0123184320 - (2+)
* عبد الرحيم مصطفى محمول: 0124614924- (2+)

الإسماعيلية

* محمد حسين صالح تليفون:(346081)-(064)-(2+)

E-mail: Fagr1@ hotmail. com.

سوريا

* ريان ابراهيم سليم دير عطانى

تليفون وفاكس:(711999) - (43) - (963+)

السعودية - جدة

تليفون: (6369985)-(2)-(966+)

فاكس: (6369459)-(2)-(966+)

كندا

* شريف صلاح مختار

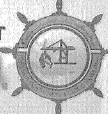
تليفون: 4167250912 -1+

توزع فى جميع انحاء العالم

إقرأ فى هذا العدد

HOLDING COMPANY FOR MARITIME & LAND TRANSPORT

PORT SAID CONTAINERS & CARGO HANDLING CO.





Preface:-

According to our development plan, the following objectives have been carried out :--

Completion of dreding works to rceive vessels of 5 th generation.

-Achieving handling volume 569000 TEU.

-Handling rates 25 Box /Hour per crane

-Additional new yard area of 110000 m2 to increase the total storage area to be 435.000 m2.

- Adding the 7th gantry crane "Super Post Panamax" in September 2003

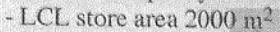
Facts at a glance:-

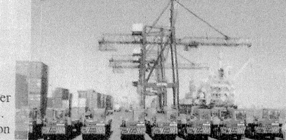
- Container yard	435.000 m2
- Terminal annual capacity	700.000 TEU
- LCL store	6000 m2
Capable of stoing contents of	250 TEU
- Reefer Receptacles	360 Unit
- Maintenance shop	600 TEU/ Month
-Rail Facility	1 Terminal

INLAND TERMINAL:

-Was established in Nov. 14 Th 1996 on an area of 50000 m2 at 10 th of Ramadan, one of the biggest industrial cities in Egypt.

- Using highly advanced equipment .
- Terminal capacity 600 TEU general cargo/ cars
- LCL store area 2000 m2





COMPUTER SYSTEM:-

- Using most advanced techniques to receive & send ship's data under EDI system and exchanging Baplie, Movins, Codeco and Coarri filles.
- RDT (Radio Data Terminal) is being used to control terminal operation on-line.

CARGO HANDLING:-

- Stroage capacity for Bulk storage capacity 55000 Tons .
- Handling rate 8000 Tons/day
- Two floating stevedoring units with discharging rate 260 T/H each .
- Developing the storage capacity to reach 80000 tons by adding a new seeds silo with capacity 30000 Ton .

EQUIPMENT:-

- Three 41 Tons ship to shore Gantry Cranes .
- Three 40 Tons Post Panamax Gantry Cranes, 44.5m out-reach length capable of handling 16 rows .

-One 60 Tons(Super Post-Panamax) Gantry Crane with 50m out-reach length capable of handling 18 rows .

- Two 80&100 Tons Mobile Harbor Cranes.
- Six Rubber Tyred Gantry Cranes (RTG) .
- Twenty-Seven Reach Stackers.
- Forty-Seven Tractors & Semi-Trailers .

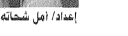
SCOPE 2002 /2003

- Six full reach stackers .
- Eight tractors & semi-trailers .
- two yard cranes transtaine (R.T.G).

Web site: www.psocho.com
E-mail: info@psocho.com

P.O.Box: 1239 PORT SAID, EGYPT

Tel : 002 066 237151 / 002 066 235662
Fax: 002 066 339347 / 002 066 220419



إعداد/ أمل شحاته

Archaeologist Mustapha Eldissouki is inspecting a naw excavated round structure built in limestone on the archaeological West site in the Bay of Aboukir.

إكتشاف كنوز المدينة الغارقة بالإسكندرية

مدينة الإسكندرية القديمة تلك المدينة التى تلاقت على رمالها الحضارات وتباينت الثقافات هى مدينة السحر والجمال فحينما رآها الإسكندر الاكبر قال "هنا تؤسس مدينتى الخالدة" فقام المهندس دنيوقراطيس ببنائها وقسمت لخمس أحياء رئيسية هم:

١- حى مدينة السباق ويشمل الجزء الشرقى من المدينة

٢- الحى الملكى و يضم منطقة القصور الملكية ومراسى السفن

٣- حى راكواتيس وهو الحى الوطنى الذى سكنه المصريون وهو النواة التى تكونت منها مدينة الإسكندرية.

٤- حى كوم الدكة

٥- حى الموسيون هو أصغر الأحياء ووجد به المتحف

* غرقت أجزاء كثيرة من المدينة ، أهمها منطقة القصور الملكية والعديد من المبانى الضخمة نظراً لكثرة الزلازل والحروب التى دمرت العديد من آثار المدينة وعمليات النحر التى تحدث فى البحر مما أدى لغرق مدن بأكملها تحت سطح البحر تحمل معها العديد من المعالم التاريخية لعصور مختلفة فأسفل الماء فى منطقة الحى الملكى "المنطقة من محطة الرمل حتى السلسلة" يوجد قصر كليوباترا وحطام مركب الشمس الخاصة بها وبقايا حطام طائرة ترجع للحرب العالمية الثانية.

* ويتحدث الدكتور / عزت قادوس رئيس قسم الآثار اليونانية والرومانية عن المكتشفات الأثرية من الآثار الغارقة ، فيذكر أن البدايات الأولى لدراسة الآثار الغارقة في مصر ترجع إلى ١٩١٠ - ١٩١٥م حينما إكتشف المهندس الفرنسى/ جاستون جوندية كبير مهندسى هيئة ميناء الإسكندرية أرصفة ميناء قديم غارق تحت سطح البحر إلى الغرب من رأس التين ، اعتقد أنه يعود للعصر الفرعونى ويعرف بإسم ميناء فاروس ، ولم تتم دراسة هذه الأرصفة بشكل منظم حتى الآن .

* فى عام ١٩٣٣ شاهد أحد الطيارين الإنجليز أطلال منشآت وآثار تحت الماء فى خليج أبو قير مما أثار إهتمام الأمير/ عمر طوسون فمول مشروع إنتشال بعض القطع الأثرية وأهمها إنتشال رأس الإسكندر الأكبر من الرخام وموجود الآن بالمتحف الرومانى .

* فى فترة الستينات إهتم الغواص المصرى كمال أبو السعادات بالآثار الغارقة فى الإسكندرية بمنطقة الميناء الشرقى وحول قلعة قايتباى وقام برسم وتحديد أماكن القطع الأثرية ، حيث إنتشل تمثال ضخم من الجرانيت لسيدة بطول ٨م ووزن ٢٥ طن موجود بالمتحف البحرى ويرجح أن يكون تمثال لزوجة أحد البطالمة مصورة على هيئة إيزيس.

* فى فترة الثمانينات وبالتحديد فى عام ١٩٨٦ جاءت جمعية الآثار الغارقة الفرنسية للبحث عن أسطول نابليون الغارق بخليج أبو قير وتم العثور على سفينة القيادة الغارقة وأنتشلت بعض القطع مثل المدافع والعملات ومحفوظة بمتحف قلعة قايتباى

دكتور / عزت قادوس
رئيس قسم الآثار اليونانية والرومانية

* بدأت دراسة الآثار الغارقة فى مصر بشكل علمى دقيق عام ١٩٩٤من خلال بعثة المركز الفرنسى للدراسات السكندرية برئاسة الدكتور / چون إيف إمبريو حيث تم عمل مسح أثرى لمنطقة قلعة قايتباى وأكتشفت أكثر من ٢٥٠٠ قطعة أثرية ٩٠٪ منها من الجرانيت عبارة عن أعمدة وحوالى ٢٦ تمثال مختلف لأبو الهول وأجزاء من مسلات ترقد على عمق لا يزيد عن ٨ - ١٠ أمتار تحت الماء، وهذه القطع هى بقايا فنار الإسكندرية وبعض المبانى الأخرى التى كانت قائمة فى تلك المنطقة .

* عثر فى تلك المنطقة على قطع يونانية بطلمية وبعض القطع المصرية الفرعونية مثل أجزاء المسلات وأبو الهول التى ترجع لفترات زمنية متفاوتة من عهد سيزوستريس الثالث (الأسرة ١٢) إلى عهد أبسماتيك الثالث (الأسرة ٢٦) ، فضلاً عن العديد من الأعمدة المكسورة والغير مكتملة التى يرجح أن حاكم الإسكندرية فى عهد صلاح الدين الأيوبى قد جلبها من منطقة عامود السوارى وألقى بها فى مدخل الميناء لصد أى محاولة للغزو الصليبى.

Bernard Camier is looking at piece of the Naos of the Decades when it was discovered on site.

* وأكتشفت نفس البعثة موقعين مجاورين لجزيرة الماس المواجهة لقلعة قايتباى يحتوى هذان الموقعان على مجموعة كبيرة من الأوانى الفخارية ومراسى السفن (هلب) ترجع لعصور متفاوتة.

* قامت بعثة المعهد الأوروبى للآثار الغارقة برئاسة الفرنسى / فرانك جوديو عام ١٩٩٧ بعمل مسح أثرى لمنطقتى الميناء الشرقى وخليج أبو قير بهدف تحديد عدد ومساحة وتخطيط المواقع الأثرية الغارقة فى الميناء الشرقى وخاصةً منطقة الموانئ الملكية التى غرقت بفعل الهزات الأرضية والزلازل التى تعرضت لها المدينة أواخر القرن الرابع الميلادى. وتم تحديد موقع ونوع ١٣٠٠ قطعة أثرية مابين أمفورات، وتماثيل ، وأعمدة، وقطع تحمل نقوشاً وكتابات هيروغليفية ويونانية ترجع لعصور مختلفة.

* وقامت البعثة بعمل مسح أثرى فى منطقة خليج أبو قير أكتشف من خلاله بقايا ضاحيتى هيراكليوم خصصت لعبادة الإله هيراكليس ومينوتس المخصصة لعبادة الإلهة إيزيس

* نجد أن آخر الإكتشافات الأثرية فى عام ٢٠٠١ بخليج أبى قير هما مدينتى هيراكليس ومينوتس اليونانيتين ، وأكتشفت حوائط ومبانى كثيرة تحت قاع البحر على بعد ٢- ٣ كم داخل الخليج وتخضع للدراسة.

* من أهم المكتشفات الأثرية تمثال إيزيس من البازلت الأسود وتمثال بطليموس II الموضوع حالياً عند مدخل مكتبة الإسكندرية منارة العلم ، يزيد عن ١٧ طن.

* تم عمل مسح أثرى بمنطقة المعمورة وسجل مجموعة من الأرصفة البحرية الغارقة ، بالإضافة لبقايا حطام سفينة رومانية (ترجع للقرن ٣ م).

* يتم صيانة تلك الأثار عند خروجها من المياه عن طريق وضعها فى أحواض من المياه العذبة لفترة من الوقت وتغيير المياه لإمتصاص الملح الموجود بالأثر ومعالجته.

* وبعد ذلك يتم حفظ هذا التراث من المعادن بالمتاحف، مع عمل صيانة للتماثيل الجرانيتية .

* هناك مشروع مطروح حالياً لإنشاء متحف تحت الماء نظراً لأن التماثيل الجرانيتية تتحمل البقاء تحت الماء فيتم عمل متحف مائى يدخل من خلاله الزائر فى أنابيب من الزجاج لمشاهدة الآثار وبذلك سوف تتميز مدينة الإسكندرية بهذا المتحف عن أى مدينة أخرى .. وسيعمل ذلك على رواج السياحة مما سيؤدى لزيادة الدخل القومى.

*** ولكن هناك مشكلة يجب العمل على إيجاد الحلول لها وهى نحر البحر فقد أثبتت الدراسات أنه إذا بقى نحر البحر على نفس المعدل بدون إجراءات تعمل على إيقافه ففى عام ٢٢٠٠م سوف يكون ساحل البحر المتوسط أوله عند مدينة دمنهور يتآكل ٥٠ كم وتغرق مدينة الإسكندرية وحل ذلك من خلال وضع صخور على البحر كمصدات للأمواج ومتابعة وتسجيل النحر.**

* * *

Sunken Antiquities الآثار الغارقة

The head of a statue in basalt representing a Pharao, which has just been found during the excavation of the archaeological West site in the Bay of Abukir

أجندة إنترناشيونال

* إنتهت وزارة الإستثمار المصرية من دراسة ٩٠ مشروعاً إستثمارياً وإعداد دراسات الجدوى لها، حيث تبدأ الوزارة أول أكتوبر الجارى الترويج لهذه المشروعات - التى ستوفر ٢٠٠ ألف فرصة عمل - بين المستثمرين المصريين والأجانب.

* يتم فى بداية شهر أكتوبر الجارى إفتتاح فرع ومقر لمنظمة الكتاب الأفريقيين والأسيويين بليبيا، وذلك تقديراً للدور الثقافى والنهوض التى تقوم به ليبيا بقيادة الأخ معمر القذافى قائدة الثورة الليبية.

* يعقد تحت رعاية المهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة الخارجية والصناعة بأرض المعارض بمدينة نصر فى الفترة من ٢ إلى ٤ أكتوبر الجارى مؤتمر ومعرض دولى تحت شعار «الجودة والتميز»، ويشترك فيه شركات وهيئات مصرية وعربية ودولية بمناسبة الإحتفال العالمى بيوم التوحيد القياسى.

* يقام معرض فرانكفورت الدولى للكتاب فى الفترة من ٥ إلى ١٠ أكتوبر الجارى، وتشارك فى إفتتاح المعرض - بدعوة شخصية - سيدة مصر الأولى سوزان مبارك حيث ستلقى كلمة بمناسبة افتتاح الندوات فى المركز الدولى للمعرض بحضور المستشار الألمانى جيرهارد شرودر.

* تحتفل مصر بعيد القوات المسلحة يوم ٦ أكتوبر الجارى، وبعيد مدينة السويس والمقاومة الشعبية يوم ٢٤ من نفس الشهر.

* يفتتح الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء، ووزراء التجارة والصناعة والمالية والبترول مع محافظ السويس فى أعياد أكتوبر المقبلة بالعين السخنة أول معمل بمواصفات دولية لفحص الرسائل الغذائية إلكترونياً، ويشارك الاتحاد الأوروبى فى فحص العينات والرسائل تمهيداً لإعتماد المعمل خلال ثمانية أشهر دولياً.

* يعقد مركز دراسات الملكية الفكرية مؤتمره الأول بالقاهرة فى الفترة من ١٠ إلى ١٢ أكتوبر الجارى، وذلك لمناقشة وتحديد التحديات التى يفرضها دخول جميع إتفاقيات الملكية الفكرية ضمن إتفاقية «التريبسى» حيز التنفيذ مع بداية عام ٢٠٠٥ ويشارك فى المؤتمر نخبة من الخبراء والباحثين والإقتصاديين والقطاعات المتأثرة بقانون الملكية الفكرية.

* تقرر عقد المؤتمر العاشر للقيادة الفعالة يوم ١٣ أكتوبر الجارى بمدينة دلاس الأمريكية، ويعتبر هذا المؤتمر أضخم وأهم حدث عالمى فيما يخص القيادة والإدارة، وسيتم نقل وقائع المؤتمر عبر الأقمار الصناعية إلى القاهرة تحت سفح الأهرامات، ولأكثر من ٢٠٠ مدينة أمريكية و٤٠ دولة فى العالم.

* تم الإتفاق على عقد إجتماع اللجنة التجارية المشتركة المصرية الأردنية فى منتصف أكتوبر الجارى بالعاصمة الأردنية عمان، وذلك لبحث زيادة التبادل التجارى بين البلدين وحل العقبات ووضع آلية تسمح بتجاوز هذه العقبات.

* يفتتح الرئيس حسنى مبارك مع نظيره الفرنسى جاك شيراك فى أكتوبر الجارى معرض كنوز الفراعنة الذى سيقام فى معهد العالم العربى بباريس، وذلك فى إطار العلاقات المتميزة بين البلدين.

* يعقد إجتماع مجلس إدارة إتحاد الموانئ البحرية العربية فى الفترة من ٣، ٤ أكتوبر الجارى بفندق هلنان شبرد بالقاهرة

بيان بعدد الحاويات المتداولة

حاوية مكافئة ٢٠ قدم

الميناء	برسم البلد			الترانزيت			إجمالى عام
	وارد	صادر	جملة	وارد	صادر	جملة	
الإسكندرية والدخيلة	٣٢٦٨٥	٢٤٩٣٢	٥٧٦١٧	٣٤٨١	١٤٧٦	٤٩٥٧	٦٢٥٧٤
بورسعيد	٤٩٤٨	٦٦٧٥	١١٦٢٣	٢٩٤٤١	٣٠٨٦١	٦٠٣٠٢	٧١٩٢٥
دمياط	٤٣٠٠	٨١٨١	١٢٤٨١	٤٨٤١٩	٤١١٨٢	٨٩٦٠١	١٠٢٠٨٢
السويس والأدبية	٢٣٤	٢١٠	٤٤٤	٠	٠	٠	٤٤٤
السخنة	٦٧٢٥	١١٥٤٩	١٨٢٧٤	٥٢٦٧	٠	٥٢٦٧	٢٣٥٤١
إجمالى عام	٤٨٨٩٢	٥١٥٤٧	١٠٠٤٣٩	٨٦٦٠٨	٧٣٥١٩	١٥٤٨٦٠	٢٦٠٥٦٦



وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١- ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

حركة الموانى المصرية
خلال شهر يوليو ٢٠٠٤

بيان الواردات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	٤٣٠,٠	٥٢٠,٣	٥٩,١	٠,٠	٢٦١,٩	٣٥,٤	٢,٢	٣,٨	١٣١,١	١٤٤٣,٨
صب جاف	٤١,٧	١١٨,١	٠,٠	٠,٠	١٨٤,١	٦٣,٠	٦١,٢	٠,٠	٠,٠	٤٦٨,٠
أتربة وخامات	٤٣,٦	٥٤١,٨	٠,٥	٠,٠	٠,٠	٢٠,٤	٥٨,٦	٠,١	٠,٠	٦٦٤,٩
ذات طبيعة خاصة	٢٠٦,١	٠,١	٠,٠	٠,٠	٤٧,٠	٢٨,٢	٠,٠	٠,٢	٠,٠	٢٨١,٦
أسمدة وأملاح	٣,٢	٨,١	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٢,٠	٠,٠	٠,٩	٠,٠	١٤,٢
صب سائل	٧٧,٠	٨,١	٠,٠	٠,٠	٢٠,٢	١٣٧,٨	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٢٣٤,٠
إجمالى	٨٠١,٦	١١٩٦,٥	٥٩,٦	٠,٠	٥١٣,١	٢٨٦,٨	١٢٢,٠	٥,٠	١٣١,١	٣١١٥,٥
ترانزيت	١٥,٠	٤٥,٥	٢٧٠,٠	٠,٠	٤٤٢,٥	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٧٧٣,٠
الإجمالى العام	٨١٦,٦	١٢٤٢,٠	٣٢٩,٥	٠,٠	٩٥٥,٦	٢٨٦,٨	١٢٢,٠	٥,٠	١٣١,١	٣٨٨٨,٥
وزن الحاوية فارغة (برسم الوارد)	٦,٦		٩,٩	٠,٠	٩,٥	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٢٦,٠
وزن الحاوية فارغ (برسم الترانزيت)	٠,٠		٥٨,٩	٠,٠	١٠٦,٥	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٦٥,٤
الإجمالى العام	٨٢٣,٢	١٢٤٢,٠	٣٩٨,٣	٠,٠	١٠٧١,٦	٢٨٦,٨	١٢٣,٠	٥,٠	١٣١,١	٤٠٧٩,٩

* كميات البضائع تشمل البضائع المحواة والغير محواة
* الكميات لا تشتمل على وزن الحاوية الفارغة

بيان الصادرات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	١٧١,٩	١٠٧,٧	٦٣,٧	٠,٠	٦٣,٠	٤٣,٥	٠,٤	١٥,٤	٧٨,٥	٥٤٤,٢
حاصلات زراعية	١١,٧	٠,٠	٠,٤	٠,٠	١٧,٧	١٤,٣	٠,٠	٥,٧	٠,٠	٤٩,٨
صب جاف	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠
أتربة وخامات	٢٣,٢	٣٨٦,١	٠,٠	١٠٣,٣	٢٧٠,٣	٢٢٧,٣	٢٠٨,٩	١,٢	٢١٥,١	١٤٣٥,٥
ذات طبيعة خاصة	٠,١	٠,٠	٠,٣	٠,٠	٤,٦	٢,٣	٠,٠	٠,٧	٠,٠	٨,٠
أسمدة وأملاح	٢,٠	٢٧,٧	١٤,١	١٠,٧	٤٠,٧	١٢,٧	٠,٠	١,٤	٠,٠	١٠٩,٤
صب سائل	٢٢٧,٢	١٢٩,١	٠,٠	٠,٠	١٧,٣	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٣٧٣,٦
إجمالى	٤٣٦,١	٦٥٠,٦	٧٨,٤	١١٤,٠	٤١٣,٨	٣٠٠,٣	٢٠٩,٣	٢٤,٥	٢٩٣,٧	٢٥٢٠,٦
ترانزيت	٤,٤	٢٠,٥	٢٩٢,٧	٠,٠	٣٠٣,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٦٢٠,٦
الإجمالى العام	٤٤٠,٥	٦٧١,١	٣٧١,١	١١٤,٠	٧١٦,٨	٣٠٠,٣	٢٠٩,٣	٢٤,٥	٢٩٣,٧	٣١٤١,٢
وزن الحاوية فارغة (برسم الوارد)	٠,٠		١٣,٤	٠,٠	١٨,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٣١,٣
وزن الحاوية فارغ (برسم الترانزيت)	٠,٠		٦١,٧	٠,٠	٩٠,٦	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٥٢,٣
تموين سفن	٠,٠		٣٢,٧	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٣٢,٧
الإجمالى العام	٤٤٠,٥	٦٧١,١	٤٧٨,٩	١١٤,٠	٨٢٥,٤	٣٠٠,٣	٢٠٩,٣	٢٤,٥	٢٩٣,٧	٣٣٥٧,٦

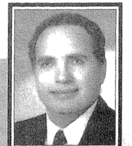
* كميات البضائع تشمل البضائع المحواة والغير محواة
* الكميات لا تشتمل على وزن الحاوية الفارغة

عدد السفن الواردة

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	١٥٥	٥٣	١٣٨	٠	١٦٣	٨	٠	٠	١٣	٥٣٠
صب جاف	٧	٦	٠	٠	٦	١	١	٠	٠	٢١
أتربة وخامات	٠	١٧	١	٢٤	١٨	٢	٢	٠	٠	٦٤
ذات طبيعة خاصة	٥٤	١	٠	٠	٢٦	١٠	٠	٠	٠	٩١
أسمدة وأملاح	١	١	٦	٣	٤	٢	٠	٠	٠	١٧
صب سائل	٢١	١٢	٠	٠	٧	٢٣	٠	٠	٠	٦٣
مولاس	١	٠	٠	٠	٣	٢	٠	٠	٠	٦
إجمالى	٢٣٩	٩٠	١٤٥	٢٧	٢٢٧	٤٨	٣	٠	١٣	٧٩٢
ركاب	١	٠	٢٨	٠	٠	٣٣	٤٣	٩٤	٠	١٩٩
أخرى	٢٧	٠	٥٦	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٨٣
إجمالى عام	٢٦٧	٩٠	٢٢٩	٢٧	٢٢٧	٨١	٤٦	٩٤	١٣	١٠٧٤

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) المترددة على الموانى

البيان		الإسكندرية والدخيلة	بورسعيد	السويس	سفاجا	نويبع	الغردقة	شرم الشيخ	الإجمالى
عدد الركاب	قادمون	١٧٧٥	١٧٢٢٩	٢٦٧١٩	٣٨٣٠٨	٤٩٦٩٨	٣٢٢٢٥	٣٥٥٢	١٦٩٥٠٦
	مغادرون	١٧٢٧	١٧٢١٨	٣٧٩٢٣	٢٦٧٧٠	٣٠٠٦٢	١٩١٠١	٢٧٧٧	١٣٥٥٧٨
	الإجمالى	٣٥٠٢	٣٤٤٤٧	٦٤٦٤٢	٦٥٠٧٨	٧٩٧٦٠	٥١٣٢٦	٦٣٢٩	٣٠٥٠٨٤



دكتور ربان/ أحمد حنفي الأستاذ بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

يجب علينا أن نبحث عن بدائل

للقواعد الدولية لإدارة السلامة البحرية ISM CODE

الجزء السادس

كيفية إدماج الأساليب الفنية الجديدة مع التدريب والتعليم البحري:

لماذا: من المعروف أن نظام التعليم التقليدي، الذي كان مستخدماً لفترة طويلة، في حاجة إلى التغيير. نظراً لمقتضيات القرن الواحد والعشرون الملحة، ولابد من تقديم نموذج تعليمي أفضل تحسيناً عن طريق إستخدام الأساليب الفنية "التكنولوجيا" بإعتبارها أفضل وسيلة لتيسير التعليم البحري العالي الجودة.

ماذا ... يتضمن نموذج العصر (التكنولوجيا داخل التعليم البحري) الفكرة التي تقول أن التكنولوجيا تحتوي على عمليات معدات رئيسية، ومفاهيم، وموارد، وأدوات معلومات معرفة القراءة والكتابة، ومضمون المجالات. الهدف من هذا النموذج، هو العمل مع المدرسين والمدربين من جانب قبل خدمة وأثناء خدمة العاملين في البحر وعلى الجانب الآخر تحسين فئات التأهيل المتباينة من خلال إدماج التكنولوجيا مع التعليم البحري. كما حدث تقدم أيضاً في كل من تقييم الموقف الحالي ومشروع المستقبل.

وتعتبر التكنولوچيا مثل الفن والعلوم ومثل المهارة والتأهيل من أجل الدعم الفعال لنتائج النظم للمعلمين البحريين - وعملية صنع القرار، وقيادة الإدارات الإقتصادية المختلفة، خصوصاً فيما يختص بالخلفية العلمية البحرية.

كيف .. لتطوير هذا المشروع من الضروري التعرف على سلوكيات بيئتنا العلمية البحرية. في الحقيقة، لتحديد نقاط القوة والضعف في النظام، يكون أولى الإحتياجات هو التحليل الذي يحدد ما هو الشائع وما هو المتفرد في التعليم البحري وفي مواضيع التعليم العالي. ومن هنا نستطيع كنقطة بداية أن نحدد مهامنا وإستراتيچيتنا. التوجهات الإستراتيچية العصرية الرئيسية هي مكونات هذا النموذج مثل: أسس التعليم، البحث والتطبيق، معالجة المعلومات، مستويات المضمون، معارف المدرس وأهليته، والتكنولوچيا

في الحقيقة التكنولوچيا تشمل وتتخلل جميع مكونات نموذج العصر التي تشارك في التفاعل بين عناصرها.

إن عولمة الإقتصاد العالمي والتجارة يخدمان التغيرات الإقتصادية والسياسية وفتح الأسواق الدولية وهو ما من شأنه أن يصبح من الممكن إنشاء إقتصادي وصناعة، وأعمال وعلاقات تجارية بين الدول إلى حد بعيد.

وفي هذا المحيط فإن الإقتصاد البحري على أي حال قطاع دولي يطور هذا البعد وغالباً ما يشار إلى أن سوق النقل البحري الدولي هو أحد أهم الأسواق المفتوحة بين جميع الصناعات. تقوم الشركات الدولية حالياً بتوظيف أفراد من جنسيات أجنبية ممن يستطيعون ممارسة المهنة على المستوى الدولي. ويجب أن تستجيب المعاهد الأكاديمية بما يتماشى مع إحتياجات المجتمع البحري. ويجب أن يكون دور الجامعات البحرية دوراً قيادياً في هذا السوق العالمي المتزايد.

يعرف المصطلح "تكنولوچيا" أشياء كثيرة، لكن عادة ما يفهم الناس التكنولوچيا على أنها شئ يتعلق بالأدوات الصلبة والبرامج، وبالحواسب الآلية وبالإتصالات، وبشبكة الإتصالات الدولية "الإنترنت" في الحقيقة إنهم يشيرون إلى تكنولوچيا المعلومات. وعموماً فإن التكنولوچيا تعرف التحديث والتغيير أو التعديل في البيئة الطبيعية من أجل إرضاء إحتياجات ورغبات الإدراك البشري. وتشتمل هذه الأساليب على توليد المعرفة وعمليات تطوير النظم التي تقوم بحل المشاكل وتوسيع الإمكانيات الإدراكية البشرية.

وفي مفهوم قبولنا للتكنولوچيا أنها تستخدم كوسيلة دافعة قوية لتسهيل وتحسين جودة التعليم وأنه يمكن إستخدامها لتطوير مهارات عمليات معالجة المعلومات والتنظيم ويمكن أن توفر كل من قواعد البيانات، والمحاكيات، والمداخل إلى شبكة المعلومات الدولية "الإنترنت"، معلومات وخبرة غنية، حيث يكتسب الدارسون المهارات والمعرفة التي تقدم بواسطة معايير المضمون.

ومن أجل منح الإستجابة الضرورية لإدخال التكنولوچيا في التعليم البحري، النموذج التالي يقوم بتحسين كلا من المعرفة والتعليم. لذلك فإن «نموذج العصر "Time Model" (إدخال التكنولوچيا في التعليم البحري) يرتقي بالفكرة القاضية بأن التكنولوچيا تحتوي على عمليات معدات رئيسية، ومفاهيم، وموارد، وأدوات لمعلومات معرفة القراءة والكتابة، ومجالات المضمون. وهدف هذا النموذج هو العمل مع المدرسين والمدربين من جانب، وقبل الخدمة وأثناء الخدمة للعاملين في البحر، ومن الجانب الآخر، لتحسين فئات التأهيل المتباينة من خلال إدماج التكنولوچيا مع التعليم البحري.

وقد أثبت هذا البحث بأن المدخل إلى أي من الأساليب التالية يحدد تأهيلات أكثر طبقاً للمطالب الفعلية:

١- الحاسب الآلي المساعد للتعليم.
٢- تكنولوچيا نظم التعليم المتكامل.
٣- محاكيات المواقف البحرية الواقعية.
٤- المداخل الضرورية للتكنولوچيا.
٥- الأعمال التعاونية.

ويستخدم النموذج التكنولوچيا بإعتبارها وسيلة تسهيل الجودة في التعليم البحري. وعند إستخدامها بكفاءة، يمكن للتكنولوجيا الإسهام في خلق الأحوال التي تجعل التعليم والتدريس أقرب ما يكون للفعالية. ويمكن لقواعد البيانات، والمحاكيات، والمدخل الدقيق إلى شبكة المعلومات الدولية توفير خبرة ومعلومات قيمة كدارسين يكتسبون المهارات والمعرفة التي تقدم لهم بواسطة معايير المضمون. كما تقدم التكنولوچيا أدوات لتعزيز التعليم وتعطي الدارسين والمدرسين على السواء الفرص السانحة للإطلاع على المرجعيات والتأمل والتفكيروالمراجعة.

يشتمل تحقيق أعظم الأهداف التعليمية أهمية على تكنولوچيات مكلفة للغاية. ولسوء الحظ أن بعض الأسباب الإقتصادية أبطأت هذه العملية في العديد من المرات. لذلك يرجح أن يكون النموذج المقترح مختلف عن النوع الحسابي بخطواته الصلبة جداً، لكنه صمم بحيث يوفر هيكل عمل للتفكير الأكثر شمولية "Holistically" بطريقة المجموعات المكونة لعناصر مكونات كل منها حول عملية التعليم البحري.

وهذه الطريقة تدمج أفضل ما نعرفه حول المعرفة والتعليم والمناهج الدراسية. وتجد للتكنولوچيا في هذا النموذج دور حقيقي وفعلي بحيث يمثل جزءاً لا يتجزأ من مقوماته، مثل البنية التحتية التي تسمح بالتطوير في أوجه التعليم البحري المستقبلي.

e-mail:ahmed hanafi@hotmail.com



دور التكنولوجيا فى التميز التنافسى للموانئ العربية

الجزء الثانى

بقلم الدكتور

أيمن النحراوى

هناك العديد من موانئ ومحطات الحاويات فى منطقة البحر المتوسط التى أبرمت عقود لشراء روافع جسرية طراز Ship to Shore Post Panamax Gaity Crane والتى تتميز بأنها ذات طول لذراع التحميل يتجاوز ٤٥ متر . ويتلاحظ أن ميناء جوياتاورو - إيطاليا كأحد هذه الموانئ والذى يعد منافساً قوياً كأحد أهم الموانى فى منطقة البحر المتوسط، المنافسة للموانى المصرية . هذا الميناء قد أبرم عقداً لشراء عدد ٣ روافع جسرية من الطراز المذكور مع شركة OMG وقد سلمت هذه الروافع بالفعل ودخلت الخدمة منذ بداية عام ٢٠٠٠ . أيضاً ميناء حيفا - إسرائيل ، أبرمت هى الأخرى عقد لشراء عدد ٢ رافعة جسرية من نفس الطراز مع شركة Vulkan Kocks الألمانية . كذلك ميناء مرسى كلوك وقد أبرمت هى الأخرى عقد لشراء عدد ٦ روافع جسرية من الطراز المذكور مع شركة OMG وتفيد التقديرات أن نسبة ٦٠٪ من هذه الروافع المتعاقد عليها تتميز بسرعة ترولى تتجاوز ٢.٥ متر / ثانية ، بينما نسبة ١٠٪ من هذه الروافع يتوقع أن تتميز بسرعة ترولى ٣ متر / ثانية .

إن هذه الموانئ عندما تسعى لشراء أو إصدار طلبات بناء لروافع جسرية حديثة إنما تأخذ فى إعتبارها سياسات الشركات الملاحية المختلفة والتى تتجه نحو توظيف سفن الحاويات من الطرازات الحديثة كما سبق إيضاحه ، وهذه الموانئ تدعم بذلك قدرتها التنافسية على إجتذاب مثل هذه الخطوط الملاحية وفى هذا الإطار فإن أعداد كبيرة من الروافع الجسرية تحت البناء أو فى طريقها للتسليم، تتسم بأنها ذات طول لذراع التحميل يصل فى المتوسط إلى ٤٨ متر وبالقياس فإن هذا الطول يمكن أن يتداول الحاويات من / إلى جميع السفن طراز Super post panamax مما يمكنها من التعامل مع عدد من الحاويات يصل إلى ١٦ حاوية مصفوفة عرضياً على ظهر السفينة ، لكن توقع إقدام الشركات الملاحية العالمية للنقل بسفن الحاويات على بناء سفن حاويات تصل سعتها إلى ١١٠٠٠ حاوية مكافئة (٢٠ حاوية مصفوفة عرضياً على ظهر السفينة) يفرض على محطات الحاويات والموانئ متابعة هذه التطورات والتوافق معها.

مجموعة من محطات الحاويات فى البحر المتوسط المتعاقدة على الروافع الجسرية ومواصفاتها

الميناء محطة الحاويات	الشركة المصنعة للرافعة الجسرية	عدد الأوناش	طول ذراع التحميل بالمتر	طول الذراع الخلفى بالمتر	إرتفاع ذراع التحميل بالمتر	قدرة الرفع بالطن
الجزيراس	Noell	٢	٤٨	٢٥	٣٦	٥٠
برشلونة	Paceco	٢	٣٨	١٥	٣١	٥٢
برشلونة	Liebherr	٢	٤٥	١٦	٣٠	٥٠
برشلونة	Kone	٢	٥٠	١٥	٣٠	٥٠
جوياتاورو	OMG	٣	٥٠	١٦	٣٤	٥٠
مرسى كلوك	OMG	٦	٥٥	١٥	٣٤,٥	٤٠
حيفا	Vulkan Kocks	٢	٤٦	١٥	٣٢	٤٠
مرسيليا	Reglanne	١	٤٧	٢٠	٢٠	٥٠
بيريه	C Rokas	٤	٤٦	٢٠	٣٤	٥٠
فالنسيا	Paceco	٢	٤٥	٩	٣٣	٥٢
فالنسيا	Paceco	١	٣٦	١٥	٢٨	٥٢
فالنسيا	Paceco	٢	٥٠	١٥	٣٥	٥٠

٣- التميز التنافسى وتوظيف الروافع الجسرية الحديثة فى محطات الحاويات.

إن الخدمة بإعتبارها أحد عناصر التميز التنافسى لمحطة الحاويات / الميناء، ترتبط أكثر ماتكون بالسفينة حيث التوافق بين أبعادها وخصائصها، وبين قدرة محطة الحاويات على إستقبال هذه السفينة وتداول الحاويات منها/ إليها، فمن ناحية السفينة هناك إعتبارات يمكن أن تأخذها فى إعتبارها محطة الحاويات وتتمثل فى:

١- طول السفينة.

٢- عرض السفينة.

٣- غاطس السفينة

٤- إرتفاع رصات الحاويات فوق سطح السفينة.

٥- عدد الصفوف العرضية من الحاويات فوق سطح السفينة.

وبالنسبة لمحطة الحاويات يجب أن تأخذ السفينة فى إعتبارها:

(١) عمق المياه بالممرات الملاحية.

(٢) عمق المياه أمام الرصيف.

(٣) الأبعاد الهندسية للروافع الجسرية المستخدمة من حيث طول ذراع التحميل وإرتفاعه وطاقة الرفع.

يتضح مما سبق أننا أمام مجموعة من الإعتبارات الهندسية والفنية لتحقيق توافق بين طرفى علاقة التداول وهما السفينة ومحطة الحاويات، حيث تظهر أهمية الإتساق بين طراز وأبعاد الروافع الجسرية المستخدمة فى محطة الحاويات، وبين سفن الحاويات من طراز معين التى تستهدف هذه المحطة إجتذابها.

لكن الأمر لا يقتصر على ذلك وحسب، على إعتبار أنه إن كان وجود هذا الإتساق أساسى بين روافع المحطة والسفينة ، إلا أن الأمر بصدد القدرة التنافسية يضع إنتاجية محطة الحاويات فى المقام التالى لهذا الإتساق مباشرة ،وإنتاجية محطة الحاويات فى هذا الشأن تمثل محصلة لكفاءة وتكامل الأداء لجميع الموارد المادية والبشرية من تسهيلات ومعدات خاصة بالتداول والمناولة والتخزين والتستيف وغيرها داخل محطة الحاويات، بحيث يمكن القول بأن تحقق معدلات عالية لتداول الحاويات بواسطة الروافع الجسرية ، لا يعد وحده كافياً لتحقيق إنتاجية عالية للتداول والحركة داخل المحطة.

كذلك يتطلب الأمر تحقيق إنتاجية مرتفعة بمعدلات موازية لجميع المعدات من جرارات ومقطورات وأوناش ومعدات الرفع والرص والروافع القنطرية وغيرها من المعدات، حيث أن عدم تحقق مثل هذا التناسق قد يحدث تكدس فى الحاويات المتداولة تحت وبجوار قوائم الرافعة الجسرية، وذلك على الجانب الآخر فى حالة إرتفاع معدلات الإنتاجية لتداول الحاويات بواسطة الرافعة الجسرية عن تلك المعدلات الخاصة بإنتاجية المعدات المساعدة سالفة الذكر، والعكس صحيح فى حالة إنخفاض إنتاجية الرافعة الجسرية عن إنتاجية المعدات المساعدة إذ يمكن عندئذ حدوث نوع من التكدس بواسطة الجرارات والمقطورات تحت الرافعة الجسرية مما يعوق الحركة والتشغيل بالكفاءة اللازمة التى تحقق لمحطة الحاويات التميز التنافسى إزاء غيرها من محطات الحاويات وتمكنها من تحقيق الإستفادة القصوى من الموارد المادية والبشرية لها ، وهو مادفع العديد من محطات الحاويات والموانئ الكبرى فى العالم إلى التعاقد على هذه الطرازات الحديثة من الروافع الجسرية .

drayman100 @ yahoo . com

محطات وأخبار

تكرير الزيت الخام الكويتي بمصر

صرح المهندس سامح فهمى وزير البترول بأنه تقرر تحويل ميناء الحمراء على البحر المتوسط إلى مركز رئيسى لتصدير البترول الخام - وأشار الوزير أنه فى إطار إستغلال الطاقات التكريرية الفائضة لشركة النصر، فقد تسلمت معامل شركة النصر للبترول بالسويس أول شحنة من الزيت الخام الكويتى قدرها مليون برميل لتكريرها.

تصدير الغاز المصرى لفرنسا

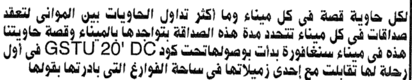
زار فرانسوا لويس وزير التجارة الخارجية الفرنسية القاهرة على رأس وفد إقتصادى، حيث أجرى مباحثات مع الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء وصرح الوزير بأن حجم التجارة بين مصر وفرنسا سوف يرتفع إعتباراً من العام القادم بعد البدء فى تصدير الغاز الطبيعى المصرى لفرنسا بمقدار ٤٥٠ مليون يورو سنوياً إبتداء من مايو القادم. وقد قررت فرنسا شراء ٢٠٪ من الإنتاج بعد تشغيل وحدة تسييل الغاز التى تساعد فرنسا فى إنشائها، كما عرضت إستعدادها لزيادة إستثماراتها فى مصر خاصة فى مشروعات الإتصالات ومترو الأنفاق.

تعليمات جديدة للهجرة إلى السعودية

تلقى أحمد العماوى وزير القوى العاملة والهجرة تقريراً من مكتب التمثيل العمالى بالسعودية يؤكد ضرورة الإهتمام بمستوى التدريب للمهن الحرفية، ومستوى اللغة بالنسبة للمهن الفنية وظروف سوق العمل للعمالة التى ترغب فى العمل بالمملكة قبل قدومها. وقد قررت المملكة أن يكون رسم التأشيرة ألف ريال للأعمال المؤقتة والعمل الموسمى ومدتها ستة أشهر وللعمل الموسمى للحج ثلاثة أشهر غير قابلة للتمديد أو التجديد أو تحويلها إلى تأشيرة عمل دائم، وأشار التقرير إلى أن اللائحة التنفيذية لتأشيرات العمل شددت على منع إقامة المعارض فى مكة المكرمة والمدينة المنورة خلال موسم الحج وتقوم وزارة العمل والداخلية السعودية بمتابعة مغادرة العمالة الموسمية بعد إنتهاء عملها.

قصة حاوية

إعداد/ أميرة شوقى



لكل حاوية قصة فى كل ميناء وما أكثر تداول الحاويات بين الموانى لتعقد صداقات فى كل ميناء تتحدد مدة هذه الصداقة بتواجدها بالميناء وقصة حاويتنا هذه فى ميناء سنغافورة بدأت بوصولهاتحت كود GSTU 20' DC فى أول رحلة لها تقابلت مع إحدى زميلاتها فى ساحة الفوارغ التى بادرتها بقولها

أنا TEXU 40' DC وأنت؟

أنا GSTU 20' DC وحديثة الصنع هذه أول رحلة لى برجاء تعريفى بالميناء

أنا عمرى خمس أعوام متداولة بين مختلف الموانى والبلدان مثل هونج كونج وروتردام وهامبورج وبوسان وجبل على ونافاشيفا وميناء السخنة ولكن أكثرهم تأثيراً فى سنغافورة.

وهل دخلت بلدان هذه الموانى؟

فى بعض هذه الموانى تم تفريغى فى مستودعاتها وفى البعض الآخر كان يتم تفريغى فى مخازن المصانع أو مخازن تجارية خارج الميناء.

ماذا يميز ميناء سنغافورة عن باقى الموانى التى تم تداولك بها؟

كما ترين أننا متواجدون بساحة الفوارغ حيث يتم تحضيرنا لشحنات صادرة حيث حركة تداول الحاويات سريعة جداً فى هذا الميناء بحد أقصى سحب الحاويات خارج الميناء قبل ميعاد الرحلة بـ ٤٨ ساعة وعودة الحاويات للميناء لشحن بحد أدنى ٨ ساعات قبل وصول الباخرة على أن يتم حجز الحاويات بحد أقصى قبل وصول الباخرة بـ ٤٨ ساعة من قبل الشاحنين ويتم ذلك إلكترونياً عن طريق النظام المعمول به داخل الميناء وهو CITOS وهو نظام آلى يعد الخامس على مستوى العالم فى مجال النقل حيث يمكن لكل المتعاملين مع الميناء بإدخال بياناتهم وبيانات شحناتهم عن طريق هذا النظام المتفرع منه نظام ميناء الـ PORT NET حيث يستخدمه كل من الخطوط الملاحية ومقاولى النقل ووكلاء الشحن متعدد الوسائط وشركات اللوجستيات. حيث يقومون بإدخال بيانات شحناتهم قبل وصولها ويمكنهم من حجز رصيف لتراكى السفن وتتبع حاوياتهم وحصولهم على جميع المعلومات اللازمة لإتمام الشحن أو التفريغ أو التخزين عن طريق هذا النظام

وأيضاً تعتبر محطة حاويات سنغافورة منطقة حرة (FTZ s) يمكن للشاحن التخزين وإعادة التصدير دون تدخل الجمارك السنغافورية.

تعتبر ميناء سنغافورة من أعلى الموانى من ناحية معدلات التفريغ حيث يتم تفريغ ٤٧٠٠٠ حاوية مكافئة من ٦٠ باخرة فى اليوم فى ١٠٠ حركة حاوية للسفينة فى الساعة وذلك بفضل النظام الآلى المستخدم CITOS

أنت متابعة جيدة للميناء وهل يوجد أشياء أخرى تسبب تفضيلك لميناء سنغافورة؟

لقد حصلت ميناء سنغافورة على جائزة أفضل ميناء بحرى على مستوى قارة آسيا وذلك لعدد ١١ مرة على التوالى وقد حصلت على هذه الجائزة للتجديد والتحديث المستمرين وإستخدام التكنولوجيا المتقدمة لإرضاء العميل والعمل على زيادة القيمة المضافة المقدمة له حيث إستفادت من تميز موقعها وعمق المياه وقد انتهت من عمل إستثمارات استراتيجية فى البنية الأساسية للميناء وذلك لجذب الإستثمار الأجنبى فهى الآن أكبر ميناء قياساً بالأطنان وثانى ميناء ترانزيت فى العالم حيث أن ٨٠٪ من حاوياتها ترانزيت وهى من أهم الموانى فى بناء السفن وصيانتها فتعتبر ميناء سنغافورة قلب الحكومة السنغافورية .

تأكدت الآن من أن ميناء سنغافورة تتربع على عرش الموانى.

ليس بالتأكيد حيث تواجه ميناء سنغافورة منافسة شديدة من الموانى الماليزية التى تتمتع بنفس الموقع حيث قام خط الميرسك بنقل ميناء الترانزيت من سنغافورة إلى ماليزيا ولكنها تعتمد فى مواجهة هذه المنافسة على نظامها الآلى لتشغيل الميناء وعلى كفاءة وجودة تقديم الخدمة للعميل وإنها ليست فقط ميناء لتداول البضائع بل أيضاً أنها من أهم مراكز بناء السفن وصيانتها وتخزينها وهى ميناء ترانزيت وتسجيل سفن وهو ما يجذب إليها مقدمى الخدمات الملاحية مثل الوكلاء الملاحيين ومراكز اللوجستيات وتمويل السفن والتأمين البحرى وقد استقبلت فى عام ١٩٩٦ عدد ٢١٠٠٠ حاوية مكافئة وقد إرتفعت إلى ٢٫٧ مليون حاوية مكافئة فى عام ٢٠٠٠ وهدفها الوصول إلى ١٠ مليون حاوية مكافئة بحلول عام ٢٠٠٧ وقد أشارت التقارير السنوية للميناء عن أرباح وإيرادات الميناء "الأرقام التالية بالمليون دولار":

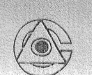
	١٩٩٦	١٩٩٧	١٩٩٨	١٩٩٩	٢٠٠٠
إيراد	٢.٤٩	١٩٧٢	٢٧٦٥	٢٥٤١	٢٤٥٨
ربح	١..٨	١١٢٤	٩٣١	١١.٣	١٢١.

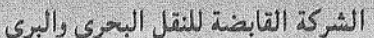
تحدثت كثيراً عن الميناء ونحن الآن نستعد للخروج من الميناء للتحميل فى مصنع العميل استعداداً للشحن إلى ميناء أخرى بقصة جديدة.

وتستمر الحركة فى ميناء سنغافورة لنستكمل رحلتنا وقصتنا فى ميناء أخرى.

انتظرونا فى الميناء القادم.









الرائدة فى مجال تداول الحاويات فى جمهورية مصر العربية والحائزة على شهادة نظام الجودة ISO 9001 -2000 Q.M.S

قائمة المركز المالي في ٢٠٠٤/٣/٣١ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/٠٣/٣١	البيـــان	٢٠٠٣/٠٣/٣١
	الأصول طويلة الأجل	
٢٩٤٧٧٠	الأصول الثابتة	٢٨٥٨٧١
(١٨١٦٣٩)	يخصم: مجمع الإهلاك	(١٧٠١٤٧)
٢٦٩٧٨	مشروعات تحت التنفيذ	٩٠٠٤
	إستثمارات طويلة الأجل	
٥٧٢٢٥	استثمارات في أسهم شركات أخرى	٥١٧١٤
٢١٤٢٦	**أصول غير ملموسة (بالصافي)**	٢٢٠٦٣
٢١٨٧٦٠	**مجموع الأصول طويلة الأجل**	١٩٨٥٠٥
	الأصول المتداولة	
٢٨٥٨٠	المخزون	٢٧١٦٦
٩٣٦٣	عملاء (بعد خصم المخصص)	٩٣٣٩
٧٢٤٣٢	حسابات مدينة مختلفة	١٠٧٢٣٩
٩٩٨٤٠	نقدية بالبنوك والصندوق	٩٣٨٢٦
٢١٠٢١٥	**مجموع الأصول المتداولة**	٢٣٧٦٧٠
	إلتزامات متداولة	
٢٣٦٢٧	المخصصات	٢٦٠٧٢
٠	قروض قصيرة الأجل	
٩٢٠	موردين	٥٣٢
١٠٧١٨٧	حسابات دائنة مختلفة	١١٦٨٠٤
١٣١٧٣٤	**مجموع الإلتزامات المتداولة**	١٤٣٤٠٨
٧٨٤٨١	**رأس المال العامل**	٩٤٢٦٢
٢٩٧٢٤١	**إجمالي الاستثمارات ويتم تمويله:**	٢٩٢٧٦٧
	حقوق الملكية	
١٢٣٠٠٠	رأس المال المدفوع	١٢٣٠٠٠
٥٠٢١٢	الاحتياطيات	٤٤٨٨٩
٧٤١٨٩	صافي الربح	٧١٥٩٠
٢٤٧٤٠١	**مجموع حقوق الملكية**	٢٣٩٤٧٩
	الإلتزامات طويلة الأجل	
٣٠٦٨٢	قروض من البنوك	٣٢١٨٣
١٩١٨٥	حسابات دائنة أخرى طويلة الأجل	٢١١٠٥
٢٩٧٢٤١	**إجمالي تمويل الاستثمار**	٢٩٢٧٦٧

قائمة الدخل عن الفترة من ٢٠٠٣/٧/١ حتى ٢٠٠٤/٣/٣١ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/٠٣/٣١	البيـــان	٢٠٠٣/٠٣/٣١
١٦١٩٥٠	إيرادات النشاط	١٤٩٧٩٥
(٥٠٥٧٧)	يخصم: تكلفة إيرادات النشاط	(٤٦١٩٣)
١١١٣٧٣	**مجمل الربح**	١٠٣٦٠٢
	يضاف إليه:	
	إيرادات استثمارات مالية	٠
٠	مخصصات أنتفى الغرض منها	٠
٤٤٢٦	إيرادات أخرى	٣٧١٥
	يخصم منه:	
(٥٩)	رواتب مقطوعة وبدلات حضور أعضا ء مجلس الإدارة	(٦٨)
(١٠٦٠٨)	مصروفات إدارية أخرى	(٩٢٧٧)
	مخصصات بخلاف الأهلاك	(٦٣٦٢)
(٨٤)	أعباء وخسائر متنوعة	(٢٢٣)
١٠٥٠٤٨	**صافى أرباح النشاط قبل م. التمويل والفوائد الدائنة**	٩١٣٨٧
(٥٢٩٧)	المصروفات التمويلية	(٦٢٦٩)
٥٥٧٧	فوائد دائنة	٤١٧٨
١٠٥٣٢٨	**صافى أرباح النشاط**	٨٩٢٩٦
	يضاف إليه (يخصم منه)	
١٢٢٥	أرباح فروق عملة	١٣٩٥٢
٤٨٥٢	إيرادات سنوات سابقة	١٦٣٣
(٦٢٢٧)	مصروفات سنوات سابقة	(٤٦٣٦)
١٠٥١٧٨	**صافى الربح قبل ضرائب الدخل**	١٠٠٢٤٥
٣٠٩٨٩	**ضريبة الدخل**	٢٨٦٥٥
٧٤١٨٩	**صافى الربح بعد حساب ضريبة الدخل**	٧١٥٩٠

قائمة التغير في حقوق الملكية عن الفترة المالية المنتهية في ٢٠٠٤/٣/٣١ — بالألف جنيه

بيـــان	رصيد أول المدة	الزيادة	النقص	رصيد أخر المدة
رأس المال المصدر أقساط لم يطلب سدادها أقساط متأخرة	١٢٣٠٠٠	-	-	١٢٣٠٠٠
رأس المال المدفوع	١٢٣٠٠٠	-	-	١٢٣٠٠٠
الاحتياطيات				
احتياطى قانونى	٣٤٧٤٧	-	-	٣٤٧٤٧
احتياطيات أخرى	١٥٤١٣	-	-	١٥٤١٣
احتياطى رأسمالى	٥٢	-	-	٥٢
	٥٠٢١٢			٥٠٢١٢
صافى ربح العام (أسهم خزينة)		٧٤١٨٩		٧٤١٨٩

قائمة التدفقات النقدية عن الفترة المالية المنتهية في ٢٠٠٤/٣/٣١ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/٠٣/٣١	البيـــان	٢٠٠٣/٠٣/٣١
٧٣٨٦٦	صافي التدفقات النقدية من النشاط الجاري	٥١٦٩٩
(٦١٠٥)	صافي التدفقات النقدية من النشاط الاستثماري	(٢٤٠٩٥)
(٨٣٢٧٨)	صافي التدفقات النقدية من النشاط التمويلي	(٩٤٦٠٢)
(١٥٥١٧)	**صافي التدفقات النقدية خلال العام**	(٦٦٩٩٨)
١١٥٣٥٧	**رصيد النقدية في بداية العام**	١٦٠٨٢٤
٩٩٨٤٠	**رصيد النقدية في نهاية العام**	٩٣٨٢٦

ملخص الإيضاحات المتممة للقوائم المالية فى ٢٠٠٤/٣/٣١

نبذه عن الشركة :شركة تابعة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام قانون شركات قطاع الأعمال العام رقم ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ ولائحته التنفيذية.

نشاط الشركة :الرائدة فى تداول الحاويات بمينا ءى الإسكندرية والدخيلة بأنواعها المختلفة ونقلها إلى الملاحق المخصصة والنقل من وإلى الميناء لهذه النوعية وإدارة وتشغيل المحطات متعددة الأغراض بالموانى المختلفة وخارجها وأعمال الوكالة الملاحية والتخليص وحصلت الشركة على شهادة نظام الجودة ISO 9001-2000 Q.M.S كما يتم الإعداد للحصول على شهادة السلامة والصحة المهنية O. H. S. A.S 18001

رأس المال :بلغ رأس المال المصرح به والمرخص ١٢٣ مليون جنيه موزعة على ٢٤,٦ مليون سهم القيمة الإسمية للسهم ٥ جنيه.

هيكل رأس المال :شركة النقل البحرى ٥٥,٧١٪ القطاع الخاص ٤,٢٩٪ الهيئة العامة لميناء الإسكندرية ٤٠٪.

حقوق المساهمين :بلغت حقوق المساهمين ٢٤٧,٤٠١ مليون جنيه كما بلغت حصة المساهمين فى التوزيع طبقاً لمساهمتهم فى رأس مال الشركة مبلغ ٥٩,٨ مليون جنيه بواقع ٢,٤٤ جنيه للسهم طبقاً لقائمة التوزيعات ٢٠٠٤/٣/٣١

السياسات المحاسبية : يتم إعداد القوائم المالية والحسابات التحليلية طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد وطبقاً لقرار رئيس الجهاز المركزى للمحاسبات رقم ٢٠٤ لسنة ٢٠٠١ ووفقاً للمبادئ المحاسبية المتعارف عليها ومعايير المحاسبة المصرية.

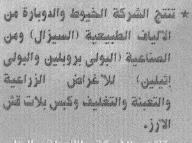
المخزون : يتم تقييم المخزون السلعى على أساس متوسط السعر المتحرك.

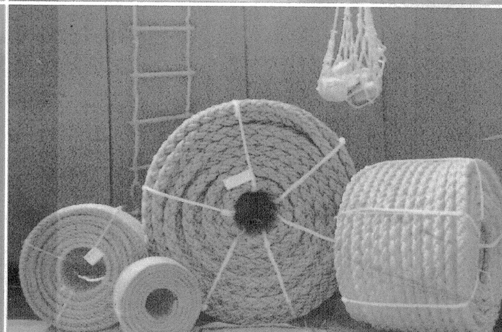
الأصول الثابتة : تم إهلاك الأصول الثابتة طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد.

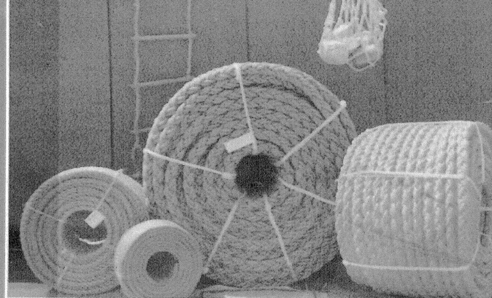
الإستثمارات :تساهم الشركة بإستثمارات مالية فى شركات التوكيلات الملاحية (أبو سمبل وطيبة، آمون، ممفيس) للنقل البحرى لم تدرج لحين إعتماد ميزانيتها من الجمعية العمومية بالإضافة إلى إستثمارات مالية فى شركة إسكندرية للأعمال والخدمات البحرية.

إثبات المعاملات والأرصدة بالعملات الأجنبية :تثبت الشركة معاملاتها بالجنيه المصرى على أساس أسعار الصرف المعلنة بالسوق المصرفية الحرة وتم إعادة تقييم رصيد العملات فى ٢٠٠٤/٣/٣١

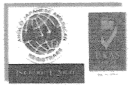
رئيس قطاع الشئون المالية	رئيس قطاعات الشئون المالية والتجارية	رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب
محاسب/ صباح عبد الفتاح مجاهد	محاسب/ عزيزة حسن شريف	مهندس/ فتحى أحمد حسن سرور











/الشركة القابضة للنقل البحري والبري

شركة المستودعات المصرية العامة

"ش . ت . م . م"

دعم الاقتصاد القومي = تقديم افضل الخدمات

الشركة الحاصلة على شهادة الايزو ٩٠٠١/٢٠٠٠

الشركة الرائدة في مجال التخزين الجمركي منذ اكثر من خمسون عاما

ميناء الاسكندرية - ميناء الدخيلة - ميناء دمياط - ميناء السويس - مرسى نويبع

التخزين : -

تتشرف شركة المستودعات المصرية العامة أن تقدم خدماتها المتميزة والتي تتيحها إمكانياتها الفريدة من حيث المساحة التخزينية المجهزة لإستقبال كافة أنواع البضائع والحاويات والسيارات والمعدات الثقيلة حيث تنفرد الشركة بكوادرها المتخصصة والمدربة في هذا المجال .

تقوم الشركة بتخزين الحاويات المملوءة بالساحات المجهزة أو تفريغ المشمول بالمخازن مع إعادة الفوارغ فور التخزين بأسعار لا تنافس كما تقوم بتخزين الحاويات الفارغة وإعادتها فور طلبها .

النقل : -

تمتلك الشركة أسطول نقل وأوناش رافعة وشوكة للتحميل والتعتيق ونقل البضائع من مواقعها إلى الموانئ المختلفة والعكس لمعظم أنحاء الجمهورية والشركة على استعداد لتقديم الخدمة من الباب إلى الباب كطلب العميل .

التخليص : -

تقدم الشركة خدماتها في مجال التخليص الجمركي .

لدى الشركة جهاز للتخليص الجمركي يتميز بالدقة و السرعة في الأداء وبأقل تكلفة .

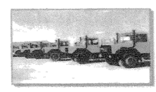
التبريد : -

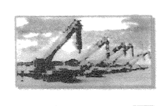
تقوم الشركة بأعمال التبريد والتجميد للرسائل التي تتطلب ذلك بميناء دمياط باستخدام الاساليب العلمية الحديثة وذلك بثلاجة مجهزة على أعلى مستوى .

الشحن والتفريغ :-

القيام بكافة أعمال الشحن والتفريغ للبضائع الصادرة والواردة .



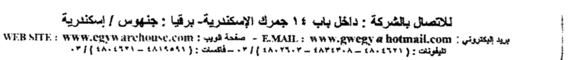




تدير الشركة ميناء جافا بالنوبارية (١ ، ٢)
والذي يعد من اكبر موانئ الجمهورية

تبلغ مساحة الميناء الجاف ٤٨ فدان مقسمة إلى مخازن مغلقة لتخزين البضائع ، وساحات مكشوفة لتخزين الحاويات والسيارات والبضائع ويقع الميناء غرب مدينة الإسكندرية على الطريق الصحراوي الكيلو ٣٧ (يبعد ٤ كم عن الطريق الصحراوي ، ٢ كم من ترعة النوبارية ، ٢٥ كم من ميناء الدخيلة) ، يمتاز بوقوعه وسط شبكة مواصلات متعددة (مطار برج العرب ، مدينة العامرية ، خط سكك حديد ، ترعة النوبارية ، المدينة الصناعية ببرج العرب) ، يقدم الميناء الجاف جميع الخدمات التخزينية كالخدمات التكاملية للحاويات والبضائع الواردة والصادرة والترانزيت ، وكذلك تخزين السيارات ، وتقديم خدمات التعتيق والفرز والوزن .

ويمتاز الميناء بالآتي : لجنة جمركية متكاملة ، إمكانية تجزئة الرسالة لاكثر من مرة ، موازين بسكول أرضي حمولة ٨٠ طن ، اطقم فنية مدربة على كافة عمليات التخزين ، الموقع مؤمن تأمينا كاملا وذلك بوجود : شبكة اطفاء آلية تغطي جميع أرجاء الميناء بمصدر تبادلي للمياه من ترعة النوبارية ، نقطة شرطة مستقلة ووحدة اسعاف ، تغطي الاضاءة جميع أرجاء الميناء الجاف .



نرحب بالسادة العملاء لزيارة الميناء الجاف بالنوبارية ك ٣٧ طريق الاسكندرية / القاهرة الصحراوي

للاتصال بالشركة : داخل باب ١٤ جمرك الإسكندرية- برقيا : جنهوس / إسكندرية

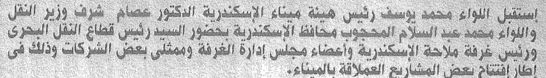
WEB SITE : www.egywarehouse.com : صفحة الويب - E.MAIL : www.gwegy@hotmail.com : بريد إليكتروني

تليفونات : (٤٨٠٤٦٢١ - ٤٨٠٤٦٢١ - ٤٨٣٤٣٠٨ - ٤٨٠٢٦٠٣) / ٠٣ - فاكسات : (٤٨١٩٥٩١ - ٤٨٠٤٦٢١) / ٠٣

* باسم حوالمتاو *



الدكتور / عصام شرف يفتتح عدة مشروعات عملاقة بميناءى الإسكندرية والدخيلة



إستقبل اللواء محمد يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية الدكتور عصام شرف وزير النقل واللواء محمد عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية بحضور السيد رئيس قطاع النقل البحرى ورئيس غرفة ملاحة الإسكندرية وأعضاء مجلس إدارة الغرفة وممثلى بعض الشركات وذلك فى إطار إفتتاح بعض المشاريع العملاقة بالميناء.

تفقد سيادته سير المشروعات الجارى تنفيذها بميناءى الإسكندرية والدخيلة حيث قام بإفتتاح مشروع منفذ باب ٢٧ والذى يصل ميناء الإسكندرية بالطريق الدولى السريع متخطيا العشوائيات داخل وخارج الميناء من خلال منفذ للدخول وآخر للخروج دون المرور على المبانى العشوائية خارج سور ميناء الإسكندرية مما يسهل حركة سير الشاحنات فى جميع أنحاء الميناء.

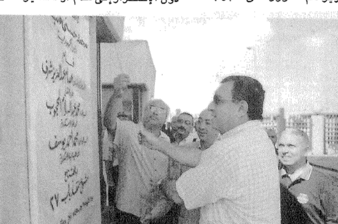
تغطية
ياسمين عبد المجيد

وفى إطار المحافظة على البعد الإجتماعي للعاملين بالأكشاك العشوائية التى كانت منتشرة داخل الميناء تم إفتتاح ٧٤ محل تم تخصيصها للقضاء على ظاهرة العشوائيات كما تم إفتتاح إمتداد رصيف ٨٥ والذى يبلغ طوله ٣٠٠ متر بغاطس ١٤ متر يستقبل السفن حمولة ٧٠ ألف طن.

وخلال الجولة التفقدية لسيادة الوزير تم المرور على البوابات الرئيسية لميناء الإسكندرية (باب ١٠) حيث تم إستعراض التطوير الجارى فى منطقة شارع النصر المؤدى لبوابة ميناء الإسكندرية والذى سيقوم اللواء محمد عبد السلام المحجوب بتنفيذه ليتم التكامل بين التطوير الجارى بميناء الإسكندرية ومدينة الإسكندرية، ومن خلال البوابة تم إستعراض الكوبرى العلوى الذى يصل البوابة بالمحطة البحرية والذى تم تزويده بالمظلات من كلا جانبيه ليوفر الحماية لمستخدميه صيفاً وشتاءً .

أيضاً تم إستعراض أعمال التطوير الجارية فى المحطة البحرية والتى تمثل نقلة حضارية لميناء ومدينة الإسكندرية

مروراً بالطريق الشريانى الرئيسى الذى يصل باب ١٠ بباب ٢٧ كذلك نقل الخدمات التى تمر فى منتصف هذا الطريق كخطوط المياه والكهرباء والحريق والصرف والتى ستكون فى منتصف الطريق الشريانى لإمكانية معالجة أى خلل فى هذه المرافق دون الإضطرار إلى هدم أو تكسير أى جزء من الطريق ، ويتم ذلك على أحدث النظم العالمية .



وزير النقل يفتتح منفذ باب ٢٧ بميناء الإسكندرية وبجواره اللواء/ محمد عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية واللواء بحرى / محمد إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية.

وقد أشاد الدكتور عصام شرف بالمشروع الضخم وهو ردم هاويس المحمودية والذى تم من خلاله إيصال مياه ترعة المحمودية بالبحر من خلال مواسير عملاقة تصرف مياه الترعة إلى البحر مباشرةً فى حالة إرتفاع منسوب المياه .

حيث أنه بردم الهاويس تم إزالة الكوبرى القديم المتهالك الذى كانت تعبر عليه المركبات وتمر من أسفله مياه ترعة المحمودية فتوحد بذلك شطرى الميناء وأصبح بإمكان الشاحنات المرور داخل الميناء دون الحاجة للخروج من البوابات كما كان يحدث سابقاً كما تم تعديل الجمارك بحيث أصبحت منطقة ميناء الإسكندرية منطقة جمركية واحدة بعد أن كانت منطقتين تفصل بينهما ترعة المحمودية .

ثم بعد ذلك تم إستعراض الأرصفة والمخازن التى كانت تسمى منطقة الـ ٣٠ حيث تم إزالة المخازن المتهالكة وتحويل هذه المنطقة إلى منطقة ساحات تحوية للبضائع .

كما قام سيادة الوزير ومرافقيه بتفقد المنطقة قبل باب ٥٤ المزمع إنشاء منفذ منها يمر بمنطقة الشون خارج الميناء والتى وعد السيد المحافظ بضمها للميناء حيث تقرر إقامة منفذ يمر بها للطريق الدولى السريع والطريقين الزراعى والصحراوى أسوة بما تم فى باب ٢٧ وبهذا يكون قد تم القضاء كلياً على العشوائيات داخل وخارج ميناء الإسكندرية.

وفى اليوم التالى قام سيادة الوزير ومحافظ الإسكندرية بالتوجه لمبنى رئاسة الهيئة حيث تم إستعراض نظرة مستقبلية لميناء الدخيلة وذلك من خلال عرض قدمه اللواء محمد يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية تضمن المعوقات وسير العمل بميناء الدخيلة، وفور إنتهاء التقديم قام السيد الوزير ومرافقيه بجولة تفقدية بالميناء تم من خلالها إستعراض حاجز الأمواج ودراسة إمكانية إنشاء رصيف بضائع عامة على حاجز الأمواج وقد صدق سيادته على إجراء الدراسة.

كما تم المرور على مشروع إنشاء كوبرى علوى يربط الميناء بالطريق الدولى السريع والطريقين الزراعى والصحراوى وذلك لتيسير حركة مرور الشاحنات من وإلى ميناء الدخيلة دون المرور بالكتلة السكانية..مما يسهل حركة تداول البضائع داخل مدينة الإسكندرية.

وقد قام معالى وزير النقل الدكتور عصام شرف بزيارة بعض الشركات الوطنية داخل ميناء الدخيلة وأشاد سيادته بالمشروعات الجادة التى توفر العملة الصعبة كما أشاد بطاقة العمل الهائلة داخل الميناء.



الدكتور مهندس/ عصام شرف وزير النقل فى زيارة لإحدى الشركات الوطنية العاملة فى ميناء الدخيلة

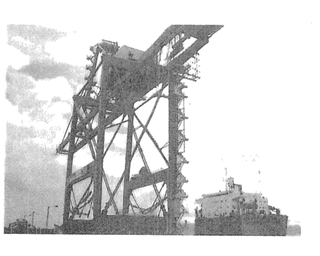


حركة الموانى المصرية
خلال النصف الأول لعام ٢٠٠٤

بيان بعدد الحاويات المتداولة

حاوية مكافئة ٢٠ قدم

الميناء	برسم البلد			الترانزيست			إجمالى عام
	وارد	صادر	جملة	وارد	صادر	جملة	
الإسكندرية والدخيلة	١٦٩٤٧٩	١٣٤٦٣٧	٣٠٤١١٦	٦٧٠١	٦٥٠٥	١٣٢٠٦	٣١٧٣٢٢
بورسعيد	٢٦٧٧٧	٣٩٥٣٥	٦٦٣١٢	١٩٥٣٥٥	١٨٠٢٦٩	٣٧٥٦٢٤	٤٤١٩٣٦
دمياط	١٧٢١٥	٥٣٩٥١	٧١١٦٦	٢٦٢٢٤٢	٢٣١٤٤٠	٤٩٣٦٨٢	٥٦٤٨٤٨
السويس والأدبية	١٠٧٨	١٢٨٢	٢٣٦٠	-	-	-	٢٣٦٠
السخنة	٣١٣٥٠	٥٣٧٧٣	٥٨١٢٣	٢٤٠٩٢	-	٢٤٠٩٢	١٠٩٢١٥
إجمالى عام	٢٤٥٨٩٩	٢٨٣٦٧٨	٥٢٩٠٧٧	٤٨٨٣٩٠	٤١٨٢١٤	٨٨٢٥٩٢	



بيان بحركة الركاب (قادمون ـ مغادرون) المترددة على الموانى

البيان		الإسكندرية والدخيلة	بورسعيد	السويس	سفاجا	نويبع	الغردقة	شرم الشيخ	الإجمالى
عدد الركاب	قادمون	٢١٢٨٢	٥٠٦١٥	٧٣٦١١	٢٤٠٦٧٥	١٥٠٢٨١	٦٥٢٨٢	١٨٩٩٥	٥٢٠٧٤١
	مغادرون	٢١٦٤٧	٥٢٠٤٤	٤٩١٠١	١٢٩٧٨١	١١٢٨١٨	١٤٣٧٣	١٦٣٠٨	٤٢٣٠٧٢
	الإجمالى	٤٢٩٢٩	١٠٢٦٥٩	١٢٢٧١٢	٢٧٠٤٥٦	٢٦٣٠٩٩	١٠٦٦٥٥	٣٥٣٠٣	٩٤٣٨١٣



وزارة النقل

قطاع النقل البحرى

بنك معلومات النقل البحرى المصرى

٤ شارع البطالسة - الأسكندرية

ت: ٤٨٦٩٤٥١ - ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

بيان الواردات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	٢٢٢٧,٧	١٨٥٢,٠	٣٦٠,٧	٠,٠	١٠٨٦,٥	٢٧٨,٣	٣,٧	٣٥,٥	٣١٩,٩	٦١٦٤,٢
صب جاف	٢٧٤,٥	١٥٦٦,٦	٤٣٦,٠	٠,٠	٢١٠٠,٦	٦٩٧,٧	٩٤٤,٣	٠,٠	٠,٠	٦٠١٩,٦
أتربة وخامات	٥٣٣,٦	٢٦٥٣,٨	٦٨,٧	٢,١	١٤٧,٢	٢٩,٤	٤٦٨,٦	٠,١	٠,٠	٣٩٠٣,٤
ذات طبيعة خاصة	٩٢١,٢	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٢٣٠,٦	١٥٨,٥	٠,٠	٣,٥	٠,٠	١٣١٣,٨
أسمدة وأملاح	٣٨,٧	٥,٥	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٦,٥	٠,٠	٣,٣	٠,٠	٥٤,٠
صب سائل	٨٨٤,٧	٣٠,١	٠,٠	٠,٠	١٨٤,٦	٧٥٤,١	٢,١	٠,٠	٠,٠	١٨٥٥,٧
إجمالى	٤٨٨٠,٤	٦١٠٨,٠	٨٦٥,٣	٢,١	٣٧٤٩,٤	١٩٢٤,٥	١٤١٨,٧	٤٢,٣	٣١٩,٩	١٩٣١٠,٦
ترانزيت	١٨,٥	٨٠,٦	١٧٧٠,١	٠,٠	١٩٤٩,٠	١٩,١	٠,٠	٠,٠	٢٧٨,٢	٤١١٥,٥
الإجمالى العام	٤٨٩٨,٩	٦١٨٨,٦	٢٦٣٥,٤	٢,١	٥٦٩٨,٤	١٩٤٣,٦	١٤١٨,٧	٤٢,٣	٥٩٨,١	٢٣٤٢٦,١
وزن الحاوية فارغة (برسم الوارد)	٤٦,٨		٥٣,٦	٠,٠	٣٧,٩	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٣٨,٢
وزن الحاوية فارغ (برسم الترانزيت)	٠,٠		٣٩٠,٧	٠,٠	٥٧٦,٩	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٩٦٧,٦
تموين سفن	٠,٠		٢٥,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	
الإجمالى العام	١١١٣٤,٣		٣٠٧٩,٧	٢,١	٦٣١٣,٢	١٩٤٣,٦	١٤١٨,٧	٤٢,٣	٥٩٨,١	٢٤٥٣٢,٠

بيان الصادرات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	١١٨٧,٤	٧٣٠,٠	٣١٥,٨	٠,٠	٤٩١,٣	٣٦٥,٣	١,٨	٧٤,٧	٥٢٠,٣	٣٦٨٦,٦
حاصلات زراعية	٥٤٢,٨	٣,٠	١٥,٩	٠,٠	١٧٣,٣	١٣٠,٤	٠,٠	١٣٢,٧	٠,٠	٩٩٨,١
صب جاف	٠,٠	٢٥,٠	٠,٠	٠,٠	٢,٢	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٢٧,٢
أتربة وخامات	٧٥٩,٠	١١٣٢,٩	٢,٥	٥٠٧,٩	٢٧٢٨,٤	٤٨٥,٨	١٠٠٦,٩	٨,٣	٨٣٦,٢	٧٤٦٧,٦
ذات طبيعة خاصة	٣,٢	١٩,٠	٠,٨	٠,٠	٥,٨	٩,٦	٠,٠	٥,٧	٠,٠	٤٤,١
أسمدة وأملاح	٢٧,١	١٨٧,٠	٦٧,٤	٧١,٧	٣٩٨,٣	٢٨,٩	٠,٤	٩,٥	٥,٥	٧٩٥,٨
صب سائل	٩٩٥,٢	١٠٨٨,٧	٠,٠	٠,٠	٧٥,٢	٠,٠	٠,٠	٠,١	٠,٠	٢١٥٩,٢
إجمالى	٠		٤٠٢,٤	٥٧٩,٦	٣٨٧٤,٤	١٠١٩,٨	١٠٠٩,٠	٢٣١,٢		١٥١٧٨,
ترانزيت	١٦,٦	٧٣,٣	١٧٣٢,٩	٠,٠	١٩١٥,٦	٥٩,٥	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٣٧٩٧,٩
الإجمالى العام	٣٥٣١,٣	٣٢٥٨,٩	٢١٣٥,٣	٥٧٩,٦	٥٧٩٠,٠	١٠٧٩,٣	١٠٠٩,٠	٢٣١,٢	١٣٦٢,٠	١٨٩٧٦,٦
وزن الحاوية فارغة (برسم الوارد)	٦,٦		٧٩,١	٠,٠	١١٨,٧	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٢٠٤,٤
وزن الحاوية فارغ (برسم الترانزيت)	٠,٠		٣٦٠,٥	٠,٠	٥٠٩,٢	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٨٦٩,٧
تموين سفن	٠,٠		٢٥٧,٩	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٢٥٧,٩
الإجمالى العام			٢٨٣٢,٨	٥٧٩,٦	٦٤١٧,٩	١٠٧٩,٣	١٠٠٩,٠	٢٣١,٢	١٣٦٢,٠	٢٠٣٠٨,٥

عدد السفن الواردة

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	١١٣٧	٣٠٩	٩١٨	٠	٩٩١	١٢٨	٠	٠	٦٣	٣٥٤٦
صب جاف	١٧	٣٢	٨	٠	٤١	١٢	١٣	٠	٠	١٢٣
أتربة وخامات	٣٤	٥٩	١٥	١٣٥	١٦٨	٢١	٣٣	٠	٠	٤٦٥
ذات طبيعة خاصة	٢٤٤	٤	٠	٠	١١٤	٥٧	٠	٠	٠	٤١٩
أسمدة وأملاح	٣	١	٢٤	٢٩	٥٦	١٠	٠	٠	٠	١٢٣
صب سائل	١٤٢	٦١	٠	٠	٤١	١٢٤	٢	٠	٠	٣٧٠
مولاس	١٥	٠	٠	٠	٨	٠	٠	٠	٠	٢٣
إجمالى	١٥٩٢	٤٦٦	٩٦٥	١٦٤	١٤١٩	٣٥٢	٤٨	٠	٦٣	٥٠٦٩
ركاب	٢٥	٠	٩٢	٠	٠	١٣٠	٢٣١	٥٧٤	٠	١٠٥٢
أخرى	٨٩	٠	١٨١	٠	١	٥٢	٠	٠	٠	٣٢٣
إجمالى عام	١٧٠٦	٤٦٦	١٢٣٨	١٦٤	١٤٢٠	٥٣٤	٢٧٩	٥٧٤	٦٣	٦٤٤٤

الدورة الثامنة والعشرون للمصارف والمؤسسات

بقلم/ عبد السلام السيد أحمد

عقد مجلس محافظي المصارف المركزية ومؤسسات النقد العربية جلسات دورته الاعتيادية الثامنة والعشرين بالقاهرة تحت رعاية الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء. وقد شارك في هذه الجلسات محافظو البنوك المركزية العربية، ورؤساء مؤسسات النقد. والدكتور عبد الشكور شعلان عضو مجلس إدارة صندوق النقد الدولي وممثل مجموعة الدول العربية بالصندوق، وبعض رؤساء البنوك العربية. وإستضاف المجلس أندريه إيكارد نائب المدير العام لبنك التسويات الدولية.

جدول أعمال الدورة

تضمن جدول أعمال الدورة أهم الموضوعات وعلى رأسها:

* تقرير أمانة المجلس، والتقرير الإقتصادي العربي الموحد الصادر لعام ٢٠٠٤.
* توصيات الإجتماع الثالث عشر للجنة العربية للرقابة المصرفية.
* الورقة الذي أعدها عبد اللطيف الجواهري محافظ بنك المغرب حول تجربة السياسة النقدية في المغرب.
* مذكرة عن القضايا المقترح إدراجها في الخطاب العربي الموحد الذي سيلقى في الإجتماع السنوي لصندوق النقد والبنك الدوليين الذي سيعقد في واشنطن مطلع شهر أكتوبر الجاري.
* الورقة التي أعدتها أمانة المجلس الخاصة بالملامح الأساسية لإتفاق «بازل ٢» والدول النامية.
* مذكرة عن مشروع تطوير أنظمة مقاصة وتسوية المدفوعات والأوراق المالية في الدول العربية الذي من المقرر التعامل به العام القادم بمشاركة بين صندوق النقد العربي والبنك الدولي.

إفتتاح أعمال الدورة

إفتتح محمد لكصاسي محافظ بنك الجزائر أعمال الدورة حيث أكد أن إجتماعات مجلس محافظي البنوك المركزية تعقد في ظروف يشهد فيها الإقتصاد العربي تحسناً في ظل ظروف إرتفاع الأسعار العالمية للنفط، إلا أن ناتج القطاعات غير النفطية لا يتماشى مع الإحتياجات الملحة لتوفير مزيد من فرص العمل التي يعاني منها، ولذا فإن العالم العربي مطالب ببذل المزيد من الجهد لتعزيز الإصلاحات الهيكلية على صعيد هياكل الإنتاج وتنويعها بجانب مواصلة رفع القدرة التنافسية لإقتصاداتنا الوطنية حتى يمكن تقليل تأثر هذه الإقتصادات بالتطورات الإقتصادية الدولية.

وأشار لكصاسي إلى أن الدور التي تلعبه السلطات النقدية والقطاعات المصرفية والمالية لتحقيق التقدم لا يتأتى إلا عن طريق إجتماعات المجلس الذي يستعرض القضايا والمسائل ذات الأهمية لتطوير القطاع المصرفي والمالي في الدول العربية وتعميقه، وأشاد بمشروع تطوير أنظمة مقاصة وتسوية المدفوعات والأوراق المالية، وإنشاء اللجنة العربية لأنظمة المدفوعات مشيراً إلى الدور الحيوي الذي يلعبه تحديث هذه الأنظمة للإرتقاء بكفاءة وسلامة الأنظمة المصرفية العربية، كما أن قضايا تطبيق المقترح الجديد لكفاية رأس المال تستحوذ على أهمية كبرى خلال الإجتماعات مما يؤكد حرص المجلس على متابعة المستجدات في المعايير والممارسات الدولية السليمة وتطبيقها بغرض تعزيز كفاءة مفاهيم إدارة المخاطر في العمل المالي والمصرفي بالدول العربية.



المنصة الرئيسية للندوة

كلمة مصر في الجلسة الإفتتاحية

ألقى الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء كلمة مصر في الجلسة الإفتتاحية للدورة حيث أكد أهمية لحاق الإقتصادات العربية بالإقتصاد العالمي سواء من حيث معدلات النمو أو التحديث وذلك لمواكبة التطور العالمي السريع، وبالتالي رفع مستوى المعيشة للأمة العربية، خاصة بعدما وصل معدل نمو الإقتصاد العالمي إلى ٤،٥٪ خلال العام المنتهي في يونيو ٢٠٠٤ بعدما كان ٢٪ في العام الأسبق، وأشار نظيف إلى أن السياسات والإجراءات التي إتخذتها مصر بعد أحداث ١١ سبتمبر من تنشيط الأسواق وتشجيع الإستثمار ساهمت في تحقيق نمو حقيقي للناتج المحلي الإجمالي وصل إلى حوالي ٤،١٪ خلال السنة المالية ٢٠٠٣/ ٢٠٠٤ بعد أن كان ٣،١٪ في العام السابق، كما أن ميزان المعاملات الجارية أظهر فائضاً قدره حوالي ٣،٧ مليار دولار مقابل ١،٩ مليار مما أدى إلى إستقرار سعر الصرف الأجنبي وسعر الجنيه المصري، وترسيخ دعائم الثقة والإستقرار. وعلى صعيد الإقتصاد العالمي فقد تخطى متوسط معدل النمو خلال التسعينات مما أدى إلى تحسن حالة التجارة الدولية، والأداء الأفضل للإقتصادات الآسيوية، كما أن السياسة النقدية التوسعية التي إتبعتها معظم الدول الصناعية الكبرى من خلال التخفيضات المتتالية في أسعار الفائدة ساهم في زيادة قوى الطلب الإستهلاكي وتشجيع الإستثمار.

وأشار نظيف إلى أن العالم يسرع الخطى نحو التكتل مما أدى إلى إنسياب عمليات التجارة ورؤوس الأموال والأيدي العاملة، ولذا لابد من التكامل والتكتل العربي لمواجهة التحديات التي تتمثل في زيادة حدة المنافسة نتيجة لإرتفاع مستويات الأداء والإنتاجية في ظل المؤسسات العملاقة القادرة على البقاء ومواجهة الركود، وأكد أهمية دور الخبراء في المسائل النقدية الذين ينتهجون السياسات المحفزة للنمو دون تعارض مع الإستقلالية التي تتطلبها طبيعة عمل البنوك المركزية خاصة وأن حصاد المنطقة العربية - في مجال التعاون العربي - مازال محدوداً، ويؤكد ذلك معدل التجارة العربية البينية التي لا تتعدى ٩،٥٪ من إجمالي تجارتها الخارجية مع العالم، وبالرغم من ذلك لابد من الإشادة بالصروح التي قامت في المنطقة العربية والمتمثلة في صندوق النقد العربي وبرنامج تمويل التجارة العربية، والمطالبة بزيادة نشاط هذه المؤسسات لجذب المزيد من الإستثمارات التي تمولها الأموال العربية، بجانب إنعاش التجارة العربية البينية.

ممثلي الدول في الندوة

ومن الأمور التي طالب رئيس مجلس الوزراء بضرورة أخذها في الإعتبار:

* الإسراع بإبرام إتفاقية لتحرير تجارة الخدمات ما بين الدول العربية.
* إتخاذ الدول العربية الخطوات المهمة للإنضمام إلى منظمة التجارة العالمية خاصة بعد إلتزام جميع أعضائها بإتفاقية تحرير تجارة الخدمات.
* سرعة إزالة جميع العوائق لتحقيق الإستفادة المثلى من رؤوس الأموال العربية بعد تهيئة المناخ الجاذب لها.
* دراسة الآليات المختلفة التي تعتمد على المزايا الموجودة بالفعل في المنطقة.
* إتاحة المعلومات والبيانات الخاصة بفرص الإستثمار والإلتزام بشفافية تلك المعلومات ودقتها وسرعة نشرها والترويج للمشروعات الإستثمارية العربية.

إتحاد المصارف العربية

صرح الدكتور جوزيف طربية رئيس إتحاد المصارف العربية بأن الإتحاد في حركة دائمة للنظر في التطور المتسارع الذي يحدث على صعيد العمل المصرفي، وسيادة المبادئ الدولية على الأنظمة المحلية بالنسبة للعمل المصرفي، كما أنه يعمل على تفعيل وتنشيط إلتزام المصارف العربية بالمستجدات الدولية.

جوزيف طربية

وقد شارك الإتحاد في إجتماعات المجلس بإعتبار صفته مراقباً حيث تم إستعراض بنود الخطاب العربي الإقتصادي الموحد، ومشروع إنشاء لجنة عربية لأنظمة مدفوعات التسوية، وموضوع تقرير متابعة لجان المراقبة المصرفي العربية في إطار التوصيات الأخيرة للرقابة المصرفية، وأكد طربية أن الإجتماعات تناولت تحديد القضايا المقترح إدراجها ضمن الخطاب العربي الموحد لعام ٢٠٠٤ الذي يمثل الإتفاق على كلمة موحدة حول جميع القضايا التي تهم العالم العربي، ويقود الإتحاد دوراً أساسياً في إعادة رسم سياسة المصارف العربية في التنمية الإقتصادية، كما أنه يركز بصفة خاصة على دور المصارف العربية في تمويل المؤسسات الصغيرة والمتوسطة التي تعتبر الرافعة الإقتصادية الفعلية للإقتصادات العربية ومعظم الإقتصادات في العالم، ويساعد الإتحاد على تطوير تعاون مثمر مع المؤسسات الدولية، بجانب الترويج للفرص الإستثمارية العربية المشتركة.

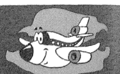
البيان الختامي للدورة

تضمن البيان الختامي لمجلس المحافظين الموافقه على إنشاء اللجنة العربية لأنظمة المدفوعات والتسوية من المديرين المعنيين بهذه الأنظمة لدى المصارف المركزية ومؤسسات النقد العربية، وتكليف صندوق النقد العربي بالقيام بأعمال الأمانة لإجتماعات هذه اللجنة التي سيتم تحديد نظام وآليات عملها، وحث المجلس على إستكمال الإجراءات المتعلقة ببدء العمل بمشروع تطوير أنظمة مقاصه وتسوية المدفوعات والأوراق الماليه في الدول العربية.

وحدد المجلس القضايا التي تضمنها الخطاب العربي الموحد الذي سيلقى بالنيابة عن المجموعة العربية في الإجتماع السنوي لصندوق النقد والبنك الدوليين المقرر عقده في واشنطن أوائل أكتوبر الجاري.

ووجه المجلس الشكر العميق للرئيس حسني مبارك والدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء وشعب مصر وحكومته للترحاب بأعضاء المجلس، وكذا شكر الدكتور فاروق العقدة محافظ البنك المركزي والمسئولين بالبنك على تعاونهم في تنظيم الدورة، وشكر الدكتور جاسم المناعي المدير العام ورئيس مجلس إدارة صندوق النقد العربي.

×××



أخبار من فوق السحاب

رسوم إضافية على تذاكر السفر

أعلنت العديد من شركات الطيران العالمية فرض رسوم إضافية على أسعار تذاكر السفر لمواجهة الإرتفاع فى أسعار البترول الذى بلغت الزيادة فيه منذ بداية العام حوالى ٤٣٪ . وقد صرح الإتحاد الدولى للنقل الجوى (الأياتا) بأن سعر البرميل عند ٣٣ دولار تحقق التوازن داخل قطاع الطيران ، وزيادة دولار واحد على هذا السعر يمثل خسارة قدرها مليار دولار سنوياً لشركات الطيران.

تحديث أسطول طيران الخليج

تعاقدت شركة طيران الخليج مع بنك "إستاندارد تشارتر" للحصول على قرض بمبلغ ٦٥ مليون دولار لتمويل برنامج خاص لتحديث أسطول الشركة والبنية التحتية والخدمات.

تصنيع السيارة الطائرة

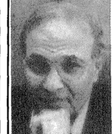
صرحت لين وينبرج نائب مدير القسم الخاص بإختراع السيارات الطائرة بشركة بوينج بأن الشركة تهدف لتصنيع سيارة تطير فى السماء، وسعرها نفس سعر السيارات التى تسير على الأرض ، ويكون من السهل التحكم فى عملية إقلاعها وهبوطها، والمشكلة التى تشغل البال هى كيفية تنظيم حركة المرور بين السيارات لتفادى وقوع الحوادث ، ويحاول مجموعة من مهندسى وكالة "ناسا" الفضائية معالجة هذه المشكلة.

طائرات جديدة

* إشترك بنك دبى الوطنى وشركة طيران الإمارات فى تمويل شراء طائرة جديدة من شركة إيرباص أند سترى تصل قيمتها إلى ١١١ مليون دولار.
* تعتزم الخطوط الجوية التيلاندية شراء ٦ طائرات جديدة من شركة إيرباص أند سترى ذات طابقين من طراز ٣٨٠ ويصل ثمن الطائرة إلى حوالى مليارى دولار.
* تعاقدت مصر للطيران مع شركة إيرباص أند سترى لشراء طائرتين جديدتين طراز "إيرباص ٦٠٠" يتم إستلام الأولى فى مايو القادم والثانية فى يونيو عام ٢٠٠٦ ليصل عدد طائرات الأسطول إلى ٤ طائرات من هذا النوع .
* تم توقيع عقد شراء طائرتين جديدتين لشركة مصر للطيران للشحن الجوى حمولة كل منهما ٤٣ طن وبتكلفة ٧٠ مليون دولار . وتجرى المباحثات لشراء ٣ طائرات مروحية جديدة لإستعمالها على الخطوط الداخلية لخدمة الرحلات وخاصة المناطق السياحية ، وسيتم تمويل الصفقة من البنوك المصرية والعالمية.

المبنى الثالث بمطار القاهرة

يتم تنفيذ مشروع المبنى الثالث للركاب بمطار القاهرة الدولى خلال شهر أكتوبر الجارى بعد إختيار الشركة التى ستقوم بالتنفيذ وقد صرح الطيار أحمد شفيق وزير الطيران بأن هذا المشروع سيتكلف ٣٣٥ مليون دولار، وبالنسبة لمشروع المطار الجديد فسيقوم البنك الدولى أيضاً بتمويله بإستثمارات تصل إلى ٣٥٠ مليون دولار ، وسيتم إرسال تصميماته إلى واشنطن لإعتمادها قبل التنفيذ.



حوادث الطائرات

بلغ عدد ركاب الطائرات الذين توفوا خلال العام الماضى فى حوادث الطائرات ٧٣٧ مقابل ١١٢٢ حادثاً فى العام الأسبق.

البصمة الإلكترونية فى الأردن

بدأ الأردن فى إدخال البصمة الإلكترونية وقزحية العين فى جميع جوازات السفر، وصرح عونى يرفاس مدير الأحوال المدنية والجوازات الأردنية بأن هذه الإجراءات تأتى إنسجاماً مع الإجراءات العالمية للحد من ظاهرة تزوير الجوازات بجانب التسهيل على المسافرين إلى جميع مختلف دول العالم.

مطار العلمين الدولى

تنتهى خلال العام الجارى المرحلة الأولى من عملية إنشاء مطار العلمين الدولى بتكلفة تقديرية ١٠٠ مليون جنيه، وتقوم إحدى الشركات الخاصة بتنفيذ هذا المشروع وتشغيله وإدارته بنظام "B.O.T" بحق إمتياز لمدة ٥٠ عاماً وصرح محمد الشحات محافظ مطروح أن هذا المطار سيخدم الحركة السياحية بمنطقة الساحل الشمالى الغربى بجانب كونه مركز لتجميع وإعادة توزيع البضائع بين أوروبا وأفريقيا ودول الشرق الأقصى، وجارى الإتفاق مع إحدى الشركات النرويجية لإنشاء أكاديمية للطيران بالمطار لتعليم الطيران وهندسة الطيران طبقاً للمستويات العالمية.

من التراث

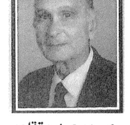
فى فضل العمل والكسب

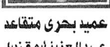
روى عن النبى صلى الله عليه وسلم أنه قال - أفضل العمل أدومه وإن قل - وقال على بن أبى طالب كرم الله وجهه - قليل مدام عليه خير من كثير مملول.

وفى التوراه حرك يداك أفتح لك باب الرزق وعنه صلى الله عليه وسلم أنه قال "الكيس من دام نفسه وعمل لما بعد الموت والعاجز من إتبع نفسه هواها وتمنى على الله الأمانى ، وعن أنس رضى الله عنه يتبع الميت ثلاث يرجع إثنان ويبقى واحد يتبعه أهله وماله وعمله فيرجع أهله وماله ولايرجع عمله وقال بعضهم العمل سعى الأركان إلى الله والنية سعى القلوب إلى الله والقلب ملك والأركان جنود ولا يحارب الملك إلا بالجنود ولا الجنود إلا بالملك وقيل الدنيا كلها ظلمات إلا موضع العلم والعلم كله هباء إلا موضع العمل والعمل كله هباء إلا موضع الإخلاص وهذا هو العمل.

وأما الكسب فقد جاء فى تفسير قوله تعالى "وعلمناه صنعة لبوس لكم" أى دروع من الحديد وذلك أن داود عليه السلام كان يدور فى الصحارى فإذا رأى من لا يعرفه تحدث معه فى أمر داود فإذا سمعه عابه بشئ يصلحه من نفسه فسمع يوماً من يقول إنى لا أجد فى داود عيباً إلا أنه يأكل من غير كسبه فعند ذلك صلى داود فى محرابه وتضرع إلى الله وسأله أن يعلمه ما يستعين به على قوته فعلمه الله تعالى صنعة الحديد وجعله فى يده كالشمع فإحترفها وإستعان بها على أمره وسار يحكم فى الدروع وقال رسول الله صلى الله عليه وسلم "جعل رزقى تحت رمحى" فكانت حرفته الجهاد وقال عليه الصلاه والسلام "ليس عند الله أحب من عبد يأكل من كسب يده"

الجريمة فى النقل البحرى




عميد بحرى متقاعد
عبد العزيز أبو قنديل

الجزء الثانى والثالث

- ❖ جرائم عقود المشارطة (التأجير) Charter Party
- ❖ جرائم التأمين Insurance

هذا عن محاضرة للسيد Jayant Abhyankar المدير فى المكتب البحرى الدولى International Maritime Bureau (IMB) المنبثق عن الغرفة التجارية العالمية International (ICC) Chamber of Commerce والذى انشئ عام ١٩٨١ لمواجهة ومحاربة الغش والإحتيال فى النقل البحرى والمشاكل المتعلقة بهما - والمحاضرة ألقيت فى كوبنهاجن سنة ١٩٩٧ ونشرتها منظمة (BIMCO) عن "إلتزامات الوكلاء البحريين وطرق تفادى الجرائم البحرية".
ذكرنا فى العدد السابق الجرائم المستندية (Documentary) وسوف نتعرف فى هذا العدد على جرائم عقود المشارطة (التأجير) Charter Party وجرائم التأمين Insurance

ثانيا: جرائم عقود المشارطة:
الكثير من الرحلات البحرية تتم وفق عقود مشارطة ويعتمد نجاح هذه الرحلات على تنفيذ أطراف العقد لإلتزاماتهم سواء مالك السفينة أو مستأجر السفينة أو صاحب الشحنة. وعندما يقصر طرف أو أكثر فى تنفيذ إلتزاماته، تحتاج الأزمة التعاقدية إلى الكثير من المناقشات والمداولات لإنقاذ ما يمكن إنقاذه. والتقصير يحدث لسببين غامضين عملياً هما الغش والإخفاق فى الأداء.
والغش غالباً ما يحدث فى عقود المشارطة بالمدة Time Charter والذى بموجبه تُؤجر السفينة لتقوم برحلة حسب المدة التى تستغرقها. وتُدفع الأجرة اليومية على أقساط كل ١٥ يوم مقدماً. ويُدفع أول قسط فى الوقت الذى تصل فيه السفينة إلى ميناء الشحن لشحن البضاعة أو فى الوقت الذى يتفق عليه فى العقد. ويصرح المالك بموجب هذا للربان بإصدار بوالص الشحن لمستأجر السفينة على أساس «أجرة الشحن مدفوعة» .Frt Pre-Paid (لأن المالك تسلم فعلاً قيمة إيجار السفينة لمدة الـ١٥ يوم الأولى مقدماً). وبناء على ذلك يقوم المستأجر بتقديم البوالص إلى صاحب الشحنة الذى عليه دفع أجرة النقل البحرى للشحنة بالكامل إلى المستأجر بمعنى آخر فإن المالك يصدر مستنداً يفيد بإستلام البضاعة من صاحب الشحنة ليسلمها إلى المستلم ويعترف بحقيقة أن أجرة الشحن قد دُفعت بالرغم من أنه فى الواقع لم يتسلم إلا قيمة إيجار السفينة عن الـ١٥ يوم الأولى من الرحلة فقط.

الذى يحدث بعد ذلك هو أن السفينة تغادر ميناء الشحن إلى وجهتها ويختفى المستأجر بعد إستلامه قيمة أجرة الشحن بالكامل من أصحاب الشحنة ودفع أجرة الـ١٥ يوم فقط إلى مالك السفينة. وهنا يكون صاحب السفينة ملزماً بتسليم البضاعة إلى المستلمين. لكن نظراً لأنه لن يحصل على المزيد من الإيجار اليومى للسفينة وقد لا يكون قادراً مادياً على مواصلة الرحلة للوفاء بإلتزاماته. فهنا تبدأ المشكلة.
وغالباً ما تفقد البضاعة قيمتها عندما يفشل عقد المشارطة. وإذا لم يكن البائع قد تسلم ثمن البضاعة من المشترى فقد ينتظر طويلاً أو قد يضطر لدفع غرامات عن تأخير توريد البضاعة للمشترى. من جهة أخرى بمجرد ظهور أن خطر ما قد حدث. قد يقوم المشترى بإيقاف دفع ثمن البضاعة بإدعاء وجود أخطاء فنية فى المستندات المطلوبة مثلاً. وصاحب الشحنة قد يجد أنه لا حيلة له فى مواجهة مالك السفينة الذى قد يتحايل على عقد المشارطة ويطالب بمبالغ طائلة بحجة إصلاح عطب فى الماكينات بعد بدء الرحلة. هذا بالإضافة إلى أن طاقم السفينة قد يغريهم البدء فى بيع الشحنة. وأحياناً يكون ذلك بموافقة المالك وأحياناً أخرى تنفيذاً لحكم محكمة قانونى بمساعدة محامى محلى لا ضمير له لديه الإستعداد للإستفادة من كون صاحب الشحنة فى مكان بعيد.
أما بالنسبة إلى مدى تعرض الأطراف للمخاطر فإن مالك السفينة يكون فى موقف

وسط. فعندما يحدث خطأ ما فإن لديه الوقت الكافى لإختيار أفضل الحلول. فهو يعلم أن سفينته لا يمكن الحجز عليها بواسطة صاحب الشحنة بإدعاء تعطيل توصيل الشحنة إلى مقصدها طالما أنه لا يسبب أضراراً بالبضاعة. ومستأجر السفينة وخاصة إذا كانت شركته مسجلة فى دولة من دول العلم المريح والذى يصعب تتبع أصحابها فيه فليس لديه ما يفقده.
إن تعدد حوادث فشل عقود تأجير السفن مع عدم وجود عقوبات وجزاءات جادة رادعة يخلق أجواء تناسب تصرفات المحتالين. والمحتال فى عقد المشارطة يدافع عن نفسه دائماً بأنه قصر بسبب ظروف طارئة وليس بسبب نياته الإجرامية.

ثالثاً: جرائم التأمين:
أحد الطرق لإختفاء سفينة هى غرقها أو إغراقها والتظاهر بأن الشحنة كانت عليها قبل غرقها. وهذه الطريقة أتبعت فى حادث الناقلة Salem الشهير وهناك أيضاً إغراق للسفن لأسباب أخرى غالباً ما تكون بغرض المطالبة بالتأمين والتعويض عن بدنها. أو للتخلص من السفينة العديمة المنفعة. وهذا النوع الأخير يُعرف باسم «جرائم البدن» Hull Fraud وهو شائع فى حالات تدنى الأسواق العالمية.
قامت سفينة بشحن شحنة من الحديد فى إيطاليا بلغت قيمتها ٣٠٠ ألف دولار للتوجه بها إلى انجلترا وبعد مرور عشرة أيام أبلغ أن السفينة غرقت شمال المغرب. وانتشل أفراد الطاقم فى فلايك النجاة بواسطة سفينة أسبانية

عابرة. وقال أفراد الطاقم أنه كان هناك تسريب للمياه فى غرفة الماكينات. لم يكن هناك الكثير من الجهد لإستنتاج أنه كان هناك شىء مريب حول هذه الحادثة فالسفينة غرقت فى بحر هادىء جداً. وغرقت فى الساعات الأولى من النهار عندما لم تكن بجوارها أى سفينة رغم أن المنطقة مزدحمة بالخطوط الملاحية للسفن حيث من المؤكد أن أى أحياء من حادثة ستنتشلهم السفن الكثيرة التى تمر بالمنطقة. وأخيراً فقد عُرف أن رجال الصناعة فى المغرب حاولوا عدة مرات الحصول على نفس نوع الحديد الذى كانت تحمله السفينة دون جدوى. ثم ظهر أن ربان السفينة كان شريكاً فى ملكية السفينة.
أنزل البحارة المنتشلون فى بلباو Bilbao واختفوا. إلا أن مجموعة منهم أمكن للسلطات تتبعهم ووجدوا فى سجن فرنسى حيث كان قد سبق الحكم عليهم بالسجن لإدانتهم فى جريمة تهريب مخدرات على سفينة أخرى. أصر الربان على أن السفينة غرقت بالصدفة. لكن أحد البحارة أقر بأنها أغرقت. وأن الشحنة كانت قد أفرغت من قبل فى المغرب. وإتضح بجلاء أن السفينة كانت تستخدم بإنتظام فى تهريب المخدرات وأنها بدأت فى القدم وأنها عاشت أكثر من أن تصلح للإستخدام.
إذن فقد كانت هناك جريمة بدن Hull Fraud وهذا يدل على أنه بتحليل الأنواع المختلفة للجريمة. هناك فائدة التعرف على أن هذه الأنواع غالباً ما تتداخل مع بعضها البعض.



وندوة حول تطوير تداول البضائع وسلسلة الإمداد

إعداد/ ى.ع

تألقت غرفة ملاحة الإسكندرية برئاسة المهندس/ حسام لهيطة فى الندوة الأخيرة التى نظمتها حول تطوير تداول البضائع وسلسلة الإمداد واللوجستيات خلال الشهر الماضى بالنادى السورى بالإسكندرية لمناقشة أهم المشكلات التى تواجه المتعاملين مع منظومة تداول البضائع، حيث وضعت وسام شرف جديد فى سجل نجاحاتها المتتالية.

وقد كان للشركة الهندسية للحاويات (SHIP & C.R.E.W) برئاسة اللواء/ محمود السماك وتحت اشراف المهندس/ مروان السماك دوراً بارزاً فى إنجاح هذه الندوة حيث أسهمت فنياً وتنظيمياً ومادياً وكثفت جهودها لإخراج هذه الندوة بالصورة اللائقة المشرفة التى بدت عليها.

عقدت الندوة بحضور اللواء شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى، واللواء محمد يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية، والمهندس حسام لهيطة رئيس غرفة ملاحة الإسكندرية، وأعضاء مجلس إدارة الغرفة، وبحضور كافة الجهات المعنية من ممثلى هيئة الميناء وشركات الشحن والتفريغ والتوكيلات الملاحية وشركات النقل بأنواعها، وقد إستضافت الغرفة أحد الخبراء المتخصصين فى تداول البضائع بأحد الموانى المتقدمة فى منطقة بحر الشمال، كما حضر الندوة ممثلين من بعض قطاعات الإستيراد والتصدير للبضائع بأنواعها وممثلى بعض البنوك بإعتبارها الجهة الممولة.

فالنقل البحرى يعد حلقة الوصل بين سياسة الإقتصاد القومى والإقتصاد الحيوى للدولة، حيث يعتبر أفضل وأسرع وسيلة نقل إذا أخذ فى الإعتبار حجم البضائع المنقولة وتكلفة النقل.

ولقد شهدت صناعة النقل البحرى منذ منتصف الستينات ثورتان هامتان الأولى هى تحوية البضائع العامة والثانية تمثلت فى التوسع فى إستخدام السفن ذات الحمولات الكبيرة فى نقل البضائع الصب.

من هنا فقد كان لابد من الإهتمام بتطوير الموانى البحرية لتتناسب مع تلك الطفرة في صناعة السفن.

وهناك تحديات وتطورات عالمية عديدة تواجه هذا القطاع الحيوى تلك التحديات إنما هى بمثابة الدفعة التى تقود الموانى المصرية لشكل جديد ودور متطور حتى تصل إلى جيل متقدم من الموانى.

والنقل متعدد الوسائط عموماً قد دفع النقل البحرى بمنظومته لينصهر داخل بوتقة النقل الدولى ويصبح أحد أهم مكوناته.

وقد رحب المهندس حسام لهيطة بالحضور خلال الندوة أما المهندس مروان السماك فقد أكد أن رجال الشحن والتفريغ هم رجال المهام الصعبة حيث أن الشحن والتفريغ أحد أهم خدمات النقل بالموانى، ووصف الأستاذ أشرف السويفى عقد الشحن والتفريغ بالحاضر الغائب ... الحاضر حيث أن له نصوص دولية، والغائب حيث لا يتم التعامل به فى مصر وشبهه بعقد المقاولة.

ولقد تم فتح باب المناقشة وقدم الحضور بعض المقترحات لتحسين وتطوير العمل من خلال منظومة تداول البضائع فى الموانى والتى من أهمها:

* تحديد معدلات الشحن والتفريغ بحيث تكون هذه خطوة للوصول للمعدلات العالمية.
* تخفيض الرسوم الجمركية على معدات الشحن والتفريغ حيث لا يوجد بدائل محلية.
* إعادة تحديث الأدوات المستخدمة فى عمليات الشحن والتفريغ.
* تفعيل الحد الأدنى مع ربط معدلات الأداء.
* وتنظيم حركة المرور داخل الميناء.
* الإهتمام بتدريب عمال الشحن.
* تطوير وزيادة أعداد الموازين.
* تنظيم عمل الساحات.

أما اللواء شيرين حسن فقد أعرب عن سعادته لسماعه بعض المطالب والمقترحات الجديدة وأضاف أنه سوف يتم الإتصال بكافة الأجهزة المعنية مشيراً إلى أن تحقيق أعلى معدلات الشحن والتفريغ يتطلب الشفافية التامة من قبل شركات الشحن والتفريغ لتحقيق المصلحة لجميع الأطراف.

وعن تدريب العمالة طرح الأستاذ وائل ضياء بشركة (بارو يل ايچيترانس) سؤالاً هاماً وهو: هل نبحث عن العامل الجاهل بأقل الأسعار؟ أم عامل مدرب ويعود بالنفع على الشركة بعد ذلك؟

وكان الرد بأن هناك محاكيات تعمل على رفع كفاءة العامل ولكننا أيضاً فى حاجة لإدارة جيدة للموارد البشرية.

أما الأستاذ أحمد مرسى من شركة آمون للتوكيلات الملاحية فتساءل كيف نستطيع تحقيق أعلى معدلات الشحن والتفريغ فى التوكيلات الملاحية وهناك عدة عوامل خارجية مؤثرة كالوقت وفريق العمل والمرور داخل الميناء والساحات؟

وأكد اللواء محمد يوسف أن كل هذه الجهات لابد أن تتكاتف معاً أما مشكلة المرور داخل الميناء فإنه جارى العمل على حل هذه الأزمة وأضاف أن مشوار الألف ميل يبدأ بخطوة كما أن هناك إستراتيجية عامة للتطوير تشمل الشحن والتفريغ فهو ضمن عدة عوائق أساسية أمام التطوير فى الموانى.

وقد تحدث كل من الأستاذ عماد جعفر والأستاذ منصور بورايق من الشركة الهندسية للحاويات عن تجربتهم الشخصية فى الموانى العالمية إن الموانئ المصرية فى تقدم مستمر وأغلب ما شاهدناه فى الموانئ العالمية جارى العمل به فى الموانى المصرية.

كان الموضوع على درجة عالية من الأهمية وإتسم اللقاء بكثافة الحضور حيث شمل كافة القطاعات المعنية وكانت عناصر نجاح هذه الندوة قد توافرت جميعاً كما إتسم الحوار بالتحضر فى طرح القضايا والشفافية فى مناقشتها وأخيراً فقد إلتف جميع الحضور حول مائدة الغذاء بدعوة من الشركة الهندسية للحاويات فى جو ملأه المودة والألفة.

***





بقلم الأستاذ/ سمير معوض - خبير إقتصاديات النقل البحرى



★★ الحلقة الحادية والأربعين والأخيرة ★★

اللوجستيات فى الموانئ ومحطات الحاويات

ومع التوسع فى إستخدام وسائل النقل البحرى فى نقل التجارة الدولية فقد تنوعت طرق التداول والمناولة اللوجستية. ففى الفلبين تقف زيادة تعريفة الموانئ ورسوم الخدمات حجر عثرة أمام الإستثمار فى نظم شحن البضائع المنقولة بحراً بنظام سفن الدحرجة (Ro-Ro) الذى يوفر تكاليف المناولة (Cargo - Handling Costs) فى محطات الحاويات (THC) ويطلب المستثمرون حوافز تشجعهم على الإنخراط فى هذا النشاط مع توفير محطات لسفن الدحرجة (Ro -Ro Terminals) فى مواقع كثيرة من الجزر الفلبينية. ويعكس التطور والتغير فى مجالات ودوائر أنشطة اللوجستيات آليات إقتصادات السوق الحرة (Free Market Economics) حيث يحدث أن يشهد العالم موجات من التوسع فى الإستثمارات قد تعقبها موجات من الهبوط إلى النقطة الدنيا فى دورات النشاط الإقتصادى (Trough) مما يحول دون الإستمرار فى تزويد هذه الصناعة بأحدث الأجيال التكنولوجية المتطورة من الأجهزة والمعدات والأدوات.

ويدخل تحت مظلة التنوع فى المنتجات اللوجستية صناعة التطواف أو التجوال البحرى (Crusing) التى تستأثر منطقة الكاريبى بنحو ٥٠٪ من مجمل دخولها على مستوى العالم إلى حد أن أقطار هذه المنطقة أقامت فيما بينها مجموعة تسويق (Marketing Group) أطلقت عليه القرية الكاريبية (Caribbean Village) أسوة بمسمى القرية الكونية للتنسيق فيما بين محطات سفن السياحة فى الموانئ المنتشرة فى هذه الجزر (Cruise Terminals). والمفهوم الذى قامت عليه القرية الكاريبية هو أن تعتمد المنطقة على التوحد القوى فى قراراتها. ومن ناحية أخرى فإن بعض موانئ الخليج العربى تتهيأ على مستوى البنية الأساسية والفنية لإستقبال سفن ذات أحجام كبيرة من طراز (Capesize) وتوفير التسهيلات الملاحية واللوجستية لها، حيث أن موانئ مجلس التعاون الخليجى قد تجاوز ما تداولته من بضائع ٧٤ مليون طن فى العام ٢٠٠٢ وتتجه إلى زيادة البضائع والسلع التى تشحن منها أو تفرغ فيها ويتسع مفهوم بضائع الأقطرمة فى الموانئ ليشمل أنواعاً من السلع والبضائع السائبة الجافة والسائبة غير الجافة (Dry & Wet Bulkers) ولذلك فإن عدداً من الموانئ الهامة تدمج فى أنشطتها بإنشاء محطات شحن وتفريغ لها مثل محطة تسهيلات أنشطة أقطرمة البترول فى ميناء (روتردام) الهولندى (Oil Transhipment Facilities).

وتعتمد صناعة اللوجستيات فى الأساس على توافر مناخ السلم والإستقرار فهى صناعة لا تزدهر إلا فى هذه الأجواء التى تكفل لها الإنعتاق من مخاطر الإضطرابات التى تفضى إلى زيادة الأعباء وتفاقم التهديدات. فبسبب من نذر الحرب على العراق التى تلوح فى الآفاق فإن خطوط نقل الحاويات إلى موانئ الشرق الأوسط إضطرت إلى زيادة أسعار نوالين نقل الحاويات الأساسية (Base Ocean Freight Rates) من آسيا إلى الشرق الأوسط بسبب التغير فى معامل تسوية الوقود (Bunker Adjustment Factor) من ٩٧ دولار فى مارس ٢٠٠٣ إلى ١١٢ دولار فى إبريل وبالنسبة للخطوط العاملة على طرق الشرق الأقصى الشرق الأوسط فقد زادت العلاوات الإضافية (Accessorial Surcharges) إلى ١٥٠ دولار للحاوية ٢٠ قدماً و٣٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدماً بالإضافة على الأسعار السائدة فى السوق (Ongoing Market Rates) وعلاوة على مستوى النولون البحرى الذى يجرى التعامل به.

وهكذا تبدو حلقات سلسلة صناعة النقل البحرى (Shipping Chain) مثل قطع لعبة الدومينو إما أن تتماسك جميعها وإما أن تتداعى جميعها. وتعتمد صناعة اللوجستيات على مفهوم أن الربح هو فى الحقيقة وسيلة وليست غاية فى حد ذاتها. ومن ثم فإن على حسابات الربح أن تخضع فى تكوين معادلاتها لإستراتيجية إطالة عمر المشروع الإقتصادى سواء أكان ميناء أو محطة حاويات أو محطة سفن سياحة (Profitability Must Give Way to Sustainability) ولذا فإن الربحية ينبغى أن تأتى فى المحل الثانى بعد إدامة العمر التشغيلى للمشروع على نحو ناجح. فالموانئ ومحطات الحاويات تدخل فى عداد البنى الأساسية الإقتصادية والتجارية اللازمة لإطراد إزدهار التجارة الخارجية إستيراداً وتصديراً. هذه الموانئ ومحطات الحاويات لابد أن تتجاوب مع حاجات ومتطلبات مستخدميها (Terminal Users & Port Users) ولا تتوقف لوجستيات الموانئ على محطات الحاويات بل تمتد إلى محطات البضائع (Cargo Terminal) ومحطات الركاب (Passenger Terminal) ومحطات السيارات والشاحنات (Trucks & Cars Terminals) ومحطات أخرى لأغراض أخرى.

غير أن أسواق صناعة اللوجستيات الدولية أسواق معلقة دائماً على أحوال الظروف الدولية لأنها صناعة إقتصادية يغلب عليها الطابع السياسى. فحين لاحت فى الآفاق نذر الحرب على العراق ألقى عبء التصدى للتغيرات الطارئة على كاهل مراكز إدارة مخاطر النقل بأساطيل السفن البحرية (Shipping Risk Management) حيث راحت أسعار النقل على السفن وأسعار تأجير السفن تنفلت صاعدة إلى أعلى على غير ما هو مألوف إذ بلغت قيمة إجارة ناقلة البترول من الطراز كبير الحجم (VLCC) ١٠٠ ألف دولار فى اليوم نتيجة صيرورة منطقة الشرق الأوسط منطقة مخاطر حرب (War Risk Area) الأمر الذى جعل دول العالم تتدافع نحو شراء كميات ضخمة من بترول المنطقة وهذا الأمر أدى إلى إرتفاع معدلات الطلب بنسب كبيرة على الخدمات اللوجستية التى تنتجها ناقلات البترول. وقد سرعت مخاطر إندلاع الحرب من حساسية أسعار هذه الخدمات. فبعد أن كان إيجار الناقلة من هذا الطراز فى منتصف عام ٢٠٠٢ منخفضاً عن ذلك بكثير عند مستوى ١٥ ألف دولار فى اليوم زاد بهذه الصورة المفاجئة وفى هذا السياق إرتفعت أقساط التأمين على الحاويات والبضائع (Cargo Insurance).

وفى كل الأحوال فإن إقتصاد صناعة اللوجستيات يضع على قمة أولوياته التأكد من سلامة وسلاسة وكفاءة تدفق مشحونات السلع والبضائع (An Adequate Flow of Cargo) حتى فى المعارك الحربية مثل التى تدور الآن (مارس / أبريل ٢٠٠٣) ما بين القوات المتحالفة الأمريكية والبريطانية والقوات العراقية فإن السلاح اللوجستى يؤدى دوراً على جانب كبير من الأهمية ففى مقابل كل جندى أمريكى / بريطانى مقاتل هناك ٤ من أفراد القوات المسلحة يعملون فى خدمته فى الخطوط الخلفية. ووفق هذه الحسابات فإنه من أصل عديد القوات الأمريكية البريطانية البالغة ٣٠٠ ألف جندى هناك ٧٥ ألف جندى يمثلون القوات المقاتلة بينما ٢٢٥ ألف جندى يعملون لخدمتهم فى الخطوط الخلفية وميادين القتال وبصورة نسبية فإن صناعة اللوجستيات التجارية تقترب من هذه التقسيمات الوظيفية فى عدد من جوانبها.

وفى ضوء ظروف الحرب التى نشبت فى المنطقة فإن شركات نقل أسيوية تدارست الطرق البديلة لقناة السويس ووضعت خططاً لإتخاذ خطوط سير أخرى غير قناة السويس لتلافى أخطار الحرب ونشوء عقبات تحول دون الإستخدام المأمون لمجراها. وتشير هذه الخطط إلى إمكان إبحار السفن من جنوب شرقى آسيا صوب الشرق لتصل إلى الشاطئ الغربى للولايات المتحدة الأمريكية ومن موانئ الساحل الغربى تنقل فى قطارات البضائع إلى موانئ الساحل الشرقى ومن هناك تنقلها السفن إلى أوروبا الغربية. كما يعد من ضمن مخططات الحرب على العراق جعل نفط العراق يتدفق فى خطوط الأنابيب التى تنطلق من حقول البترول فى العراق إلى ميناء حيفا فى إسرائيل.

وتقوم أنظمة الموانئ (Ports Systems) ومحطات الحاويات على توليد المنافع وتحقيق المزايا والفوائد لشتى الأطراف فى كل حلقة من سلسلة الإمدادات اللوجستية (Every Link in Supply Chain Logistics) يضاف إلى ذلك ما يحدث من تجديدات وإبتكارات. وتؤدى لوجستيات الحرب أحياناً دوراً منشطاً لهذه الصناعة الهامة. فقد إرتفعت إيرادات متحصلات رسوم المرور فى مجرى قناة السويس فى الفترات السابقة واللاحقة لحرب الحلفاء على العراق ومعروف أن قناة السويس تعد من ضمن أهم الأعمدة الفقرية للإقتصاد القومى المصرى (Economic Backbones). ففى شهر فبراير ٢٠٠٣ بلغ دخل القناة ١٩٦,٦ مليون دولار بزيادة قدرها ٥٩,٥ مليون دولار عن شهر فبراير ٢٠٠٢. ويرد السبب فى هذه الزيادة إلى إرتفاع أعداد السفن الحربية وكذلك السفن

التجارية التى إستأجرها التحالف لنقل إحتياجات الجهود الحربية التى مرت فى القناة، وبحسابات اللوجستيات فإن قناة السويس حققت هذه الزيادات مع ثبات عدد هيئة موظفيها/ مستخدميها (Personnel) وراهنية أصولها الإنتاجية (Assets) إلا أن العنصر الذى طرأ عليه التغير هو تعداد الزبائن. وبذلك تكون إنتاجية العنصرين الأولين قد إرتفعت.

تعتمد صناعة اللوجستيات الدولية على وجود بنية أساسية وهياكل إنتاجية كبيرة وهياكل خدمية ضخمة. فصناعة اللوجستيات المزدهرة لابد أن تكون إنتاجاً خدمياً موازياً ومعادلاً لنشاط إقتصادى متطور فى الإطار الذى يحدد علاقة الإقتصاد الجزئى (الميكرو) بالإقتصاد الكلى (الماكرو). فى هذا السياق فإن تحول الميناء بصورة غالبة إلى ميناء محورى للحاويات (Box Port) لابد أن يراعى مديره (Manager) ومشغلوه (Operators) أن يتميز أداؤه بالكفاءة (Efficiency) وإرتفاع الإنتاجية (Productivity) فى الموانئ ومحطات الحاويات. وقد استلزم ذلك الإعتماد على وحدتا قياس هندسية لقياس العمليات والأنشطة. (Operations & Activity) تعرف الأولى بوحدة رقابة وضبط وتنظيم عمل السفن (Vessel - Monitoring) والثانية بوحدة رقابة وضبط وتنظيم عمل محطة الحاويات (Yard Monitoring) -. ووظيفة الأولى هى ملاحظة عمليات وإنتاج أرصفة الميناء / محطة الحاويات والروافع الجسرية التى تخدم السفن تحت التحميل / التفريغ لمعرفة السرعة والكفاءة لكل رافعة. ووظيفة الثانية هى تمكين مخططى العمليات ومديرى المحطات لتخطيط الإفادة الجيدة من فراغات المحطة (Space Utilization) وإنسياب وتدفق الحركة فى المحطة وتقع كل هذه الأمور فى نطاق ما يعرف بتكنولوچيا المعلومات (IT).

فى جامعة التكنولوچيا فى (دلفت) بهولندا أجريت دراسة عن إمكانية بناء طراز من سفن الحاويات تبلغ طاقتها التحميلية ١٨ ألف حاوية مكافئة . هذا الطراز سيكون تدشيناً لعصر سفن الحاويات التى يطلق عليها مسمى سفن الحاويات الموغلة فى الضخامة (Ultra large Container Ship = ULCS) وتشير الدراسة إلى أن هناك سفناً أقل منها فى الحجم سوف تسبقها إلى الظهور لكنها ستكون من ضمن هذه العائلة. وتقوم مفاهيم الإنتقال من جيل قائم إلى جيل تال فى سفن الحاويات إلى أنه مع نمو وتوسع التجارة الدولية فإن هذه السفن تصبح دائماً فى حاجة إلى التطوير. غير أنه مع ذلك تبقى هذه التطويرات محكومة بأوضاع وظروف لا يمكن تجاهلها. فهذا الطراز المسرف فى الجسامة (Behmoth) سيكون مقيد الإستخدام فيما يتعلق بالممرات البحرية الدولية.

فلا يمكن لهذه السفن أن تمر لا فى قناة السويس ولا فى قناة بنما لأن تصنيفها هو (Post - Post Panamax) وإنما يمكن مرورها فى مضائق (Malacca Straits) ومع ذلك ستبقى الإجابة عما إذا كانت هناك ضرورات تدعو لإستخدام هذا الطراز من السفن معلقة على شروط وأحوال الأسواق فإذا إستلزمت هذه الأسواق وجودها فسوف تتحول إلى حقيقة واقعة. وفى كل الأحوال فإن إتجاهات السوق اللوجستية تعمل فى إتجاه تجهيز الحاجة إلى سفن حاويات من طرازات وأجيال أكبر فى الجحم / الطاقة النقلية برغم أن سفن الحاويات من طراز بنماكس (أى السفن التى تحمل حتى ٥٠٠٠ حاوية) لا زالت تستحوذ على نصيب الأسد من سوق تجارة الحاويات الدولية ومن جملة أسطول سفن الحاويات. ففى الوقت الراهن (شتاء ٢٠٠٠) فإن أعداد هذه السفن تبلغ ٥٪ من أعداد السفن ونسبة ١٤٪ من مجموع الطاقة النقلية. وهناك إتجاهات لزيادة هذه النسب إلى ٧٪ و٢٢٪ على التوالى على مستوى تكلفة فراغ نقل الحاوية على السفينة (Slot) فإن نولون حاوية على سفينة حاويات طاقتها ١٢٥٠٠ حاوية تقل بنسبة ١١٪ عن نقلها على سفينة طاقتها النقلية ٨ آلاف حاوية و٢٤٪ عن سفينة طاقتها ٤ آلاف حاوية . وهذا يعنى أن ١,٥ مليون حاوية تنقل من جنوب شرق آسيا إلى أوروبا على سفن من طرازات (ULCS) ستوفر فى التكاليف ٩٢ مليون دولار مما لو نقلت على سفن من جيل ٤٠٠٠ حاوية.

وحسابات التكاليف اللوجستية ترتكز على تحقيق الوفورات من مصدرين . المصدر الأول هو التكلفة التى تتحملها السفينة لنقل حاوية واحدة مكافئة (Vessel Cost Per teu) فالسفن تتقاضى فى الوقت الحالى مقابل كل حيز/ مكان للحاوية على سفن الحاويات العاملة ما بين آسيا - أوروبا ٢٥٣ دولار (Per teu Slot) و٥٠٦ دولار للحاوية ٤٠ قدماً . وينظر ملاك السفن إلى ميلاد سفن حاويات أكبر وأفضل (Bigger and Better) ولذا فإن البحوث تجرى الآن من أجل بناء سفن من طراز (ULCS) مزودة بماكينة واحدة تحقق سرعة إقتصادية (Trading Speed) قدرها ٢٣ عقدة (٤٢,٦٠ كيلو متر) فى الساعة مما يؤدى إلى خفض قيمة النولون للحاوية إلى ١٩٢ دولار. وحتى إذا إقتضت الحسابات الإقتصادية تزويد السفينة بماكينتين تنتجان سرعة معدلها ٢٥ ميلاً بحرياً (٤٦,٣٠ كيلو متراً) فى الساعة فإن نولون الحاوية سيبقى مع ذلك دون ٢٠٠ دولار ويؤدى ذلك إلى وفر نسبته نحو مابين ٢١-٢٤٪ ومن الحقائق المعروفة أن أكثر الوفورات قيمة هى ما يتحقق أثناء سير السفينة فى أعالى البحار أو ما يطلق عليه وفورات إقتصاد الحجم الكبير (Scale Economy Savings) وعلى عكس ذلك ما يحدث فى الموانئ . فسفينة حاويات كبيرة ذات أعداد كبيرة من الصناديق تعنى دورات عمل (Turnaround) أطول من حيث الزمن وهذا يحدث على الأقل فى الوقت الراهن بسبب طبيعة الواقع التخطيطى للموانئ (Ports Configurations) وسرعة تداول الحاويات (Box Handling Speed) .

وتبقى صناعة اللوجستيات هى المحرك الأقوى تأثيراً وتحديداً لأهداف المنافسة بالرغبة العارمة فى التفوق فيما بين الموانئ العالمية التى تتصارع حول كعكة التجارة الدولية. فمتوسط الطاقة الحالية (Current average capacity) للرافعة الجسرية (Gantry crane) فى موانئ الحاويات المحورية الدولية الأرقى مستوى هو ٢٤ حاوية فى الساعة. ومع ذلك فإن محطة حاويات شركة (Sea - Land) فى هونج كونج تبرهن على أن التجهيزات التكنولوچية الحديثة يمكن لها أن تزيد من الإنتاجية إلى ٤٦ حاوية فى الساعة بمعدل حاوية كل دقيقة ونصف تقريباً . ووفقاً لمعدلات التداول هذه فإن سفينة حاويات من طراز (ULCS) وتعتمد الخبرات التنافسية ومعها الكفاءة التنافسية على مزيج متوازن ومتجانس من ناحية تخفيض كلفة الإنتاج وخفض مصاريف النقل وتقليص زمن رحلات المبادلات التجارية ما بين المنابع والمصبات بما فى ذلك نقاط التبادل الوسطى. ومثل عمليات المناولة والتخزين فإن التعبئة والتغليف لا تضيف قيمة (Add Value) إلى السلعة فى حد ذاتها إلا أنها تضيف ميزات لوجستية أخرى من قبيل تقليل إحتمالات التلف والأضرار والخسائر أثناء عمليات النقل والمناولة وتسهل عمليات تخزينها وتقلل من تكاليف النقل وتلبى طلبات وإحتياجات المستهلكين وتحافظ على نظافة البيئة . وعلى الجملة فإن إستخدام المنصات النقالة (Pallets) سواء فى البضائع العامة أو البضائع المحواه صار أسلوباً سائداً على جانب أنه قليل الكلفة (Cash-strapped) والهدف دائماً هو كيف تصبح التجارة فى الكرة الأرضية / القرية الكونية وكأنها تركب قطاراً واحداً يتحرك بها فى إتجاه التقدم وبمعدلات سرعة متجانسة .

على سبيل المقارنة التاريخية فإن جملة أوزان التجارة العالمية المنقولة بحراً كانت نحو ١٤٠ مليون طن وفى عام ٢٠٠٢ فقد بلغت ٥,٨ مليار طن أى نحو ٤٠ ضعفاً ويعنى هذا أن النقل بقدرته على تعظيم دور القيم المضافة (Value Added Transport) قد توسع من مجالات الإفادة من ثروات العالم الإقتصادية والتجارية وإقتضى ذلك تغيرات جوهرية فى أساليب النقل والتداول ومجموعات الخدمات المرتبطة بذلك . مع تطور التكنولوچيا والإتصالات فإنه من المتوقع أن تدار السفن وتسير من مراكز الإدارة على الأرض بدون وجود أعداد من أطقم البحارة عليها كما هو حادث الآن على غرار ما يحدث مع الأقمار الصناعية وسفن الفضاء غير أن العنصر البشرى فى إطار اللوجستيات بإعتباره كياناً له مواصفاته الخاصة (Human Ware) يتطور أداءه بصورة كبيرة .فعالم اللوجستيات يكون مرادفاً لعالم الرخاء والرفاهية .

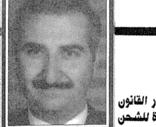
سيقود هذا إلى صيرورة الشركات البحرية أقل عدداً وأكثر إمتلاكاً للثروات المالية والتكنولوچية والذهنية. وكل هذه العناصر تصب فى المجرى العام لصناعة اللوجستيات . لن تتغير السفن بصورة جذرية لكن تجهيزاتها التكنولوچية والإلكترونية هى التى ستمضى فى خطوات واسعة على نحو جوهرى . فسوف تقلل من العناصر البشرية عليها بسبب إعتمادها على نظام التوجيه عن بعد (Remote Control) وعلى هذا القرار سوف تدار أيضاً محطات الحاويات والموانئ . فعالم صناعة اللوجستيات سيكون عالماً كثيف المعتمدية على المعلومات (Information Intensive Business) وتبقى دائماً صناعة اللوجستيات هى صناعة المستقبل الحافل بالتطورات .

لدينا فى مصر فإن تحالفاً إستراتيچياً (Strategic Alliance) ما بين قناة السويس ومجموعة الموانئ الواقعة على قوس المجرى الملاحى وقوس البحر المتوسط وقوس البحر الأحمر لابد وأن يدمجها جميعاً فى الشبكة الكبرى للنقل البحرى (Transportation Chain) وإستيعاب جزء كبير من ترددات أسطول الحاويات العولمى (Global Container Fleet) وكذلك نوال نصيب أكبر من تجارة حاويات الأقطرمة البحرية (All Water Container Trades) ما بين جميع أقطار العالم. ولكى يتحقق ذلك يجب أن تتضافر تسهيلات القناة مع تسهيلات هذه الموانئ (Port Facilities) لتوليد قدر أكبر من الطلب العالمى من هذه الخدمات والتسهيلات وتحقيق عوائد كثيرة (Sufficient Demand and Tolls) مع التركيز على حسن إستخدام هذه الأصول . (Assets Utilization) فحاوية تمر فى قناة بنما نولونها ١٥٠٠ دولار نصيبها من رسوم القناة ٤٥ دولار أى ٣٪ من قيمة الرسوم وهو مبلغ زهيد. وعلى هذا فإن إقتصادات اللوجستيات تجمع ما بين كونها إقتصادات مجالات منفتحة (Economies of Scopes) وإقتصادات الأحجام الكبيرة (Economies of Scopes)

ولله الحمد على التوفيق
وللقراء شكرى على الإهتمام

وأسرة تحرير المجلة تتقدم بالشكر الجزيل لمجهودات الأستاذ الفاضل سمير معوض بما قدمه للقارئ من معلومات قيمة على مدار ثلاثة سنوات ونصف

❖❖❖



شركات الشحن والتفريغ (الجزء الرابع)

بين الماضي ودورها الحاضر

بقلم: عبد الحميد مرسى عنبر محام بالنقض والدستورية العليا باحث وإستشارى النقل البحرى والجوى

ذكرنا فيما سبق أن شركات الشحن والتفريغ قبل ثورة ٢٣ يوليو كانت فى ميناء الإسكندرية بعدد ٣٢ شركة قطاع خاص حتى صدور القانون ١٢٩ لسنة ١٩٦٢ . ورأينا كيف تم تصفية تلك الشركات . وكيف تم دمج البعض الآخر . ثم مالبث أن برز دور الشركة العربية المتحدة للشحن والتفريغ كشركة من شركات القطاع العام ودور شركات الشحن والتفريغ التى كانت تعمل من خلالها ثم التدرج فى ظهور القطاع الخاص فى ساحة ميناء الإسكندرية والموانئ الآخرى ثم تحرر أنشطة النقل البحرى ومنها قطاع الشحن والتفريغ وكيف تكالبت الشركات الخاصة فى الحصول على التراخيص فكان نصيب ميناء الإسكندرية وحده ١٤ شركة شحن وتفريغ . فى وقت غابت فيه الدراسات العلمية والعملية الجادة فى تحديد مدى إستيعاب حجم الميناء لهذا العدد.

غياب الدراسة لحجم إحتياجات شركات الشحن والتفريغ

من المعلوم علمياً أن هناك دراسات لتحديد طاقة الميناء الإستيعابية يبين من خلالها طاقة كل رصيف حيث تعتمد تلك الدراسات على معلومات عن حمولة السفن بالطن وزمن العمليات المساعدة ومعامل تجهيز السفينة وإجمالى إنتاجية أوناش السفينة معامل الدورة (الوردية) ، معامل راحة الرصيف تلك البيانات توضح طاقة الرصيف ومن ثم معدلات أداء كل رصيف وما تحتاجه من معدات لسرعة الدورة مع دراسة طاقة وسائل النقل المتاحة والطاقة التخزينية المسموح بها ، على أن تلك الطاقات إما أن تكون من القلة بحيث يظهر العجز فى حركة الشحن والتفريغ وتظهر ظاهرة التكدس نتيجة لعدم تقدير حجم الطاقة الإنتاجية مع حجم المعامل الطارئ ، أو العكس أن تكون تلك المعدات أكثر من الإحتياجات الخاصة بالميناء فتظهر مشكلة الطاقة المعطلة ويترتب عليها الكثير من المشاكل منها إنخفاض مستوى الأداء لتدنى الأسعار والهبوط الحاد فى أسعار الخدمات بما يخل بالتوازن بين العرض والطلب الأثر المباشر لذلك أما إفلاس الشركات وخروجها من حلبة المنافسة أو مزاولة نشاط أخر جانبى وبالتالى عدم الإرتقاء بجودة الخدمة وتدنى مستوى الخدمة ، ولذلك نجد الكثير ممن حصلوا على ترخيص مزاولة نشاط الشحن والتفريغ حصلوا على تراخيص أخرى كتموين السفن والوكالة البحرية... إلخ.

لذلك فإن ما يدور من أراء أن المعدات ليست لازمة لقلة حجم الإستيراد والتصدير ، أو محاولة الربط بين حجم المعدات وحجم الإستيراد والتصدير وهى علاقة غير علمية لأن تواجد المعدات وإرتباطها بحجم العمل يمكن أن يحدث إختلال فى أوقات العمل إذا ما أدى إلى تزايد حجم التجارة الخارجية ويحتاج الأمر إلى زيادة حجم المعدات.

أياً ما كان الأمر فإن تواجد تلك المعدات المرتبط بحجم ووفقاً للحد الأقصى للطاقة التشغيلية للرصيف على مستوى الميناء هو المحك الرئيسى فى تحديد عدد الشركات التى تعمل فى ميناء وفقاً لحجم المعدات التى يتم تقديمها وتنوعها وفقاً لعمل وإختصاص كل شركة بحيث فى مجموعها يتم تغطية جميع الأنشطة المتنوعة فى الميناء.

النظرة المستقبلية للميناء وربطه بتجديد التراخيص

ولا يمكن أن نغفل أن التطوير والتحديث المستمر للميناء أمر واقع لاريب فيه، وأن هذا التطوير نتيجة لتطوير السفن وسرعتها وحجمها بحيث يجب أن يتزامن مع تطوير الميناء ومدى إستجابته السريعة لذلك التطوير ، ومن ثم لا يمكن أن يكون تحديد تجديد التراخيص لشركات الشحن والتفريغ أو غيرها عشوائياً فنجد قرار يتناول التجديد كل خمس سنوات وقرار لاحق يتناول التجديد بعد سنتين وأخر كل عشر سنوات هذا النظام العشوائى لابد أن يتوقف وأن يكون بدلاً منه الدراسة العلمية التى ترتبط بظروف كل ميناء وتطويرها فكل ميناء لديها خطة تطوير محددة تنتهجها لابد معها أن يتزامن ذلك مع تجديد الترخيص لكل مرحلة لتحديد الشروط التى يمكن تمنحها عند التجديد فالفرض من التجديد ليس إيداع مبالغ مالية أو زيادة قيمة خطابات الضمان ، وإنما تحديث معدات وزيادة حجمها لتتواكب مع حركة التطوير فيخرج من لا يستطيع أن يلبى متطلبات السرعة والتغيير ليحل محله الأحدث حتى يتم تجديد شباب الميناء وتلك هى سنة الحياة ليست هناك شركات ثابتة وإنما البقاء للأصلح.

شركة أفريقيا للصوامع والتخزين شركة مساهمة مصرية

ولعل من الشركات التى ثبت لها نشاط الشحن والتفريغ فى مجال الحبوب هى شركة أفريقيا للصوامع والتخزين وقد حصلت على ترخيص للعمل فى مجال شحن وتفريغ الحبوب آلياً بجانب الترخيص فى نشاط التخزين والمستودعات فهى تملك شفاطات للحبوب وأوناش تليسكوبية لحمولات مختلفة تبدأ من ٥٣ طن حتى ١٢٠ طن كالمر حمولة ٣٧ طن بجانب معدات مساعدة صوامع صغيرة ،مولدات كمبرسورات بجانب خدمة معدات تعبئة وسيور ولوردات.

وإستخدام الشفاطات لتداول الحبوب فى كثير من موانئ العالم وحدات عائمة ، والأكثر حدوثاً هو أن يتم بناء وتثبيت هذه الشفاطات على الأرض ، ويتم تزويدها بالأنابيب التى يتم توصيلها بالصوامع ، وتخطيط الأرصفة الخاصة بمنطقة الحبوب لا تختلف عن تخطيط أرصفة البضائع العامة إلا إنها تزود بالمعدات اللازمة لها لنقل الحبوب الصب خارج الأرصفة وتزود بالسيور الناقلة وتوجد موازين وكذلك معدات لتعبئة الحبوب أثناء عملية التفريغ أو الشحن.

لذلك فليس الأمر يتعلق بشفط الحبوب فقط بل لابد من وجود معدات مساعدة مثل سيور ملحقة وكذلك معدات تعبئة وموازين بالإضافة على قدرة على تخزين البضائع وصوامع للغلال.

ولاشك أن شركة أفريقيا للصوامع والتخزين من الشركات التى حظيت بسمعة متميزة فى ميناء الإسكندرية فى هذا المجال.

على أن المشاكل التى تثور دائماً فى ميناء الإسكندرية بصفة عامة هو التلوث المستمر سواء على الأرصفة أو المسطح المائى ، الأمر الذى يؤكد ضرورة إعادة النظر فى كيفية المحافظة على البيئة ليس أثناء شفط الحبوب من السفينة إلى الصومعة ولكن أثناء النقل الداخلى سواء النقل البرى أو النهرى ، فلابد من إيجاد وسيلة فعالة للمحافظة على البيئة.

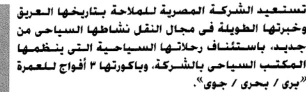
وسوف نتناول شركات الشحن والتفريغ التى تعمل فى الموانئ المختلفة.

نرجوا إرسال السيرة الذاتية للشركة ومستندات توضح حجم العمل والمعدات داخل الميناء والمشاكل المختلفة مع التصريح بالنشر.

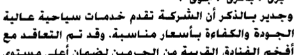
الشركة المصرية للملاحة البحرية

تستأنف نشاطها السياحى

المحاسب عمرو رشدى
رئيس مجلس الإدارة



تستعيد الشركة المصرية للملاحة بتاريخها العريق وخبرتها الطويلة فى مجال النقل نشاطها السياحى من جديد، باستئناف رحلاتها السياحية التى ينظمها المكتب السياحى بالشركة، وباكورتها ٣ أفواج للعمرة «برى / بحرى / جوى».



وجدير بالذكر أن الشركة تقدم خدمات سياحية عالية الجودة والكفاءة بأسعار مناسبة. وقد تم التعاقد مع أفخم الفنادق القريبة من الحرمين لضمان أعلى مستوى من الرفاهية والتميز للعملاء، وتستعد الشركة فى الأيام القليلة القادمة لبدء باقى رحلاتها السياحية الداخلية والخارجية ورحلات الحج والعمرة. هذا كله بالإضافة إلى نشاط الشركة الرئيسى فى مجال النقل البحرى والملاحة..







الأستاذة شادية محمود





للإستعلام والتعاقد للنقل الملاحى والسياحى:
المركز الرئيسى:
الإسكندرية: ٢ شارع النصر ت: ٤٨٠٤٨٤٠ / ٠٣

القاهرة: ٢٠ شارع طلعت حرب ت: ٥٧٥٦٥٩٨ / ٠٢
السويس: عمارة الخديوية ت: ٣٣٤١٢٥ / ٠٦٢
بورسعيد: ٨ شارع فلسطين ت: ٢٢٤٦٧٨ / ٠٦٦

اللواء بحرى
عاصم السيد أحمد
وأسرة تحرير المجلة

يهنئون
السيد الدكتور
زياد أحمد بهاء الدين
على ثقة القيادة السياسية
بتعين سيادته
رئيسا للهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة
ويتمنون لسيادته كل تقدم ونجاح

من كل كتاب ... صفحة

تقديم / ١٠١

ترددت كثيراً قبل أن أقرر الكتابة عن أحد مؤلفات د/ مصطفى محمود أو عن هذه الشخصية العظيمة. وذلك لأننى لا أرى نفسى أهلاً للحديث عن هذا الرجل الذى إلتقيت به للمرة الأولى والأخيرة بمبنى جريدة الأهرام وكنت قد حلمت كثيراً بهذا اللقاء وتصورت أننى لن أكف عن الحديث والنقاش معه وكذلك ظننت أن قراءاتى السابقة لمعظم كتبه ومقالاته وبرامجه التليفزيونية ، ستجعلنى مؤهلة لهذا الحديث ولكنى وجدت نفسى مع زملائى من طلبة قسم الإعلام نقف صامتين ناظرين إليه وهو يسألنا فى بساطة عن دراستنا والجامعة التى ننتمى إليها . ونظراً لضيق وقته حيث كان اليوم جمعة ١٩٩٩ وقد حضر لأمر يتعلق بمقالة ليوم السبت فى هذه الفترة وأيضاً لتزاحم عشرات الأسئلة فى عقولنا فقد سألناه عن نصيحة يقدمها لجيلنا فرد قائلاً بأن العمل والعلم هما الطريق الوحيد الذى يجب أن يسلكه كل منا وهو على يقين بالله مقتنع وراضى بما يحصل عليه أو يمنع عنه بعد ما يبذل كل ما عليه.

كانت هذه هى نصيحة د/ مصطفى محمود، أما عن كتابه الذى بين يديك عزيزى القارئ فهو من الكتابات غير الحديثة لـ/ مصطفى محمود وبه مجموعة مواقف بمثابة محطات أو تأملات فى وجود الله ووجود الإنسان ولا يمكن أن نسميها قصص قصيرة لأنها لا تحكى عن أشخاص أو تهتم بما يحدث لهم بقدر ما تهتم بالفكرة أو الموقف الذى يوضع فيه الإنسان ويكون نقطة التحول له وهذا الموقف هو (نقطة الغليان) فى حياة الشخص وهو أيضاً إسم الكتاب ..

ويحاول د/ مصطفى محمود أن يعرف الإنسان بقيمته وقدره الحقيقى فى هذه الحياة وهى المعرفة التى لا تأتى إلا بمعرفته ويقينه بالله تعالى وهو خالقه ولكن هناك الكثير من الناس الذين يتناسون ذلك فى بحثهم عن المستقبل أو المال أو السعادة أو حتى الإيمان فيلتقى بهم المؤلف على صفحات كتابه ومن خلال موقف هو نقطة غليان فى حياة كل منهم فمثلاً فى حكاية الرجل الذى عرف ربه نجد شخص له رائحة كريهة جداً جداً لا يطيقها البشر أو غيرهم من المخلوقات فيذهب إلى رجل صالح ويسأله النصيحة بعد أن يأس من حل لهذه المشكلة فأجابه الصالح بأن هذه هى رائحة أعمالك وأن لك من الذنوب ما لا يعد ولا يحصى وأن الله قد أراد بك الخير فسلط عليك هذه الرائحة فى الدنيا حتى تكون مفتاحاً لتوبتك وعودتك إليه ، فتاب الرجل إلى الله توبة نصوحاً وأقلع عن عمل المنكرات والمعاصى ولكن رائحته ظلت كما هى ، فعاد يبكى ويسأله عن السبب فأخبره الشيخ الصالح بأن يطلب المغفرة بالصدقة والحج وعمل الخير ففعل كل ذلك ولكن رائحته ظلت كما هى فأصابه اليأس والقنوط وقرر أن يذهب إلى مقبرة فيقيم بها إما أن يجعل الله له مخرجاً أو أن يتوفاه الله فجاءه الرجل الصالح فوجده يبكى بشدة ودار بينهما هذا الحوار:

قال الصالح : هذا البكاء لا ينفع فإن قلبك يمتلئ بالإعتراض وأنت لا تبكى إتهاماً لنفسك ولكن تتهم العدالة الإلهية فى حقك ورد عليه الرجل بأنه لا يفهم فأخذ الصالح يشرح له حقيقة الإيمان والتوحيد قائلاً:

إن ما تفعله هو أنك تناقش الله الحساب كل يوم وكأنك إله مثله ، فتقول له استغفرت فلم تغفر لى وسجدت فلم ترحمنى ، بكيت فلم تشفق على وصليت وحججت إليك فما سامحتنى فأين عدلك؟ إن عدل الله أصبح محل شبهه عندك وبهذا قلبت الآية وتصورت نفسك بريئاً ومظلوماً.

وربت الصالح على كتفيه قائلاً: يا أخى ليس هذا توحيداً التوحيد أن تكون إرادة الله هى عين ما تهوى وفعله عين ما تحب وأن يستوى عندك المنع والعطاء وأن ترى حكمته فى منعه كما تراها فى عطاؤه وأن تقول نعم وتصدع بالأمر مثل ملائكة العزائم دون أن تسأل لماذا لأنه لا إله إلا الله لا عادل ولا رحمن ولا رحيم سواه هو الوجود وأنت العدم ، فكيف يناقش الوجود العدم هو الحق وما عداه الباطل ، فبكى الرجل وأدرك أنه ما عاش قط وما عبد ربه قط فقال له الصالح الآن عرفت فالزم وقل لا إله إلا الله ثم إستقيم ومن قلبك ، فقال الرجل لا إله إلا الله وبكى وتاب من جديد فإذا بالعطر ينتشر فى المكان ، والرائحة الجميلة تملأ الجو وتساءل الناس من هو ذلك الملاك البرئ فقال الصالح أنه رجل عرف ربه.

ولنقرأ المزيد من مواقف اليقين والمواقف التى تأتى من الغيب لتطلعنا على حقيقة ما يجرى لنا فقد نراه خيراً وهو شر والعكس ...

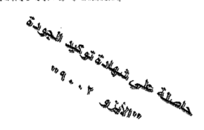
إقرأ كل كتب مصطفى محمود وليس فقط نقطة الغليان

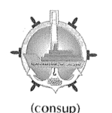
★★★



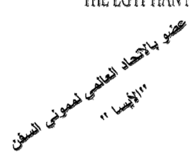


THE EGYPTIAN MARINE SUPPLY & CONTRACTING CO.E.S.C





(consup)





إذا

أردت الحصول على أعلي مستوي من الخدمات .
أردت الحصول على احتياجاتك من الأصناف ذات الجودة العالية .
أردت الحصول على أسعار متميزة .
فأفضل أن تتجه إلى (كونساب) رمز الثقة في التعامل .

نشاط الشركة

تقوم الشركة بتوريد كافة التموينات اللازمة للسفن من مأكولات طازجة و جافة و مشروبات وكذلك كافة احتياجات السفن من أدوات السطح و الماكينة و الأجهزة البحرية و قطع الغيار و الغازات الصناعية و مهمات اللحام و تقديم كافة الخدمات و استيراد كافة ما يلزم من تموين السفن برسم الترانزيت و المناطق الحرة

نشاط الأشغال

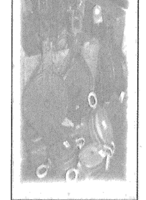
تقوم الشركة بكافة أعمال المراشمة اليدوية و الميكانيكية و الدهان و المعالجة الكيماوية بأحدث الأجهزة لجميع أنواع الهياكل المعدنية والصهاريج سواء للسفن أو للمصانع وشركات البترول وشبكات المياه في جميع موانئ الجمهورية وداخل البلاد .

- أعمال المقاولات العامة والصيانة و الدهانات للمباني والإنشاءات حيث أن الشركة عضو بالاتحاد المصري لمقاولي التشييد و البناء .
- جميع عمليات التبخير و التطهير و مقاومة الحشرات للسفن و داخل الشون و المخازن .
- تقوم بكافة أعمال الخدمات البحرية من حراسة.وغسيل و كي و نظافة و نقل مخلفات السفن خارج الموانئ .

نشاط توريد المياه العذبة

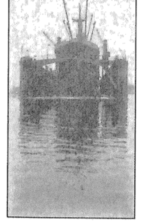
تمتلك الشركة أسطول ناقلات مياه مجهز لتوريد ونقل المياه العذبة لجميع السفن بموانئ السويس و البحر الأحمر وميناء بورسعيد ودمياط وكذلك للمناطق النائية .





توريدات و تموين سفن

أعمال توريد المياة العذبة للسفن و المؤسسات بالمناطق النائية



أعمال أشغال و خدمات بحرية

عناوين الشركة

المركز الرئيسي : ٢طريق الحرية - الإسكندرية
ت : ٤٨٧٠٥٥٠- ٤٨٦٣٧٨٣/ فاكس : ٤٨٧٨٢٧٠
رقم بريدي : ٢١٥١٧/ص .ب :- ٢٠٢٥- الإسكندرية
فرع الإسكندرية والدخيلة : (باب ٢٧) جمرك الإسكندرية
ت : ٤٨٠١٢١٩- ٤٨٠٢٨٥٤- ٤٨٠٥٢٣٤
فاكس : ٤٨٠٢٥٦٤- ص.ب : ٩٢٣

فرع السويس والبحر الأحمر : عمارة مصطفي حزين بور توفيق - السويس
ت : ٢٢٠١٣٢- ٢٢٦٨٨٠(٠٦٢)/ فاكس : ٢٢٤٣٠٦/ ٠٦٢، ص.ب : ٣٢- السويس
فرع بورسعيد : ش الجمهورية والجبرتي
ت : ٢٤٥٦٩٧- ٢٢٠٦٢٢- ٢٢٠٦٢٣ (٠٦٦)
فاكس : ٢٢٠٦٢٤/ ٠٦٦، ص.ب : ١٢٥- بورسعيد
فرع دمياط : ت :- ٢٩٠٠٢٥/ ٠٥٧، فاكس : ٢٩٠٠٢٥/ ٠٥٧

برقياً :- كونساب علي جميع موانئ الجمهورية
البريد الألكتروني :- CONSUP2@HOT MAIL.COM

عامان على إفتتاح وتشغيل ميناء القرن ..

عام تسيد فيه ميناء السخنة كافة الموانئ المصرية وعام آخر إخترق فيه الميناء مجال العالمية وصار يسير جنباً إلى جنب بجوار أعظم موانى العالم،

الرئيس مبارك يتفقد ميناء السخنة



اللواء / سيف الدين جلال محافظ السويس والربان أسامة الشريف أثناء تفقده حرس الشرف



السيد وارن ترس وزير الزراعة والغابات والثروة السمكية الأسترالي والسيد روبرت نيوتن سفير دولة أستراليا يتوسطهما الربان أسامة الشريف

فى فترة وجيزة إستطاع هذا الميناء أن يصنع إسمه بأحرف من نور ليصبح

- ليس واجهة إقتصادية وتجارية فحسب - بل صار مزاراً سياحياً وإقتصادياً يقصده الجميع كأحد أهم المعالم التى تقف شاهدة على عظمة الإنجاز الذى لا يستطيع أحد أن ينكره فالميناء ليس مجموعة من المعدات العملاقة التى تقف على رصيف الميناء وتجوب ساحاته فحسب وليس كذلك مساحات وساحات موجودة أمام حاوياته وبواخره فحسب ، كما أنه ليس إدارة جمركية جيدة وليس عدد العملاء المتواجدين والمتعاملين معه فحسب ... إنما الميناء هو كل هذه العوامل مجتمعه ... معدات عملاقة ... ساحات مجهزة ... إدارة جمركية واعية وفوق كل ذلك إدارة مينائية وفق أحدث نظم الإدارة الحديثة فى العالم فالإدارة الإلكترونية هى عنوان هذا الميناء ... لقد إختصر هذا الميناء المسافات والأزمنة .
- عامان فقط وكل هذه الإنجازات صارت واقعاً لا أحلاماً ومازال المستقبل يحمل الكثير والكثير.



تبادل وثائق العقد بتأسيس شركة سونكر لتأمين السفن "ش.م.م" بنظام المناطق الحرة بين كل من السيد الربان أسامة الشريف والسيد حسين سلطان



توافد وصول سفن حاويات الخط الملاحى
Mediterranean Shipping Company (msc)
على ظهر بعض هذه السفن حاويات خاصة بالخط الملاحى (W.E.C.Line)



ميناء السخنة


الكابتن أسامة الشريف والسفير الأمريكي ديفيد وولش يتابعان دخول إحدى البواخر العملاقة خلال زيارة سيادته والوفد الدبلوماسي المرافق له ميناء السخنة

وحين نقلب صفحات المستقبل سنجدها مضيئة فهناك مشروعات عملاقة للإستثمار الجاد وهذا نتيجة لسياسة الشركة التسويقية النشطة حيث إستطاعت جذب العديد من رؤوس الأموال لإقامة مصانع ومشروعات إستثمارية بالميناء والتى يتوقع بدء العمل والإنتهاء منها خلال ثلاث سنوات ومن أهم هذه المشروعات الإستراتيجية الجاهزة للتنفيذ الآن :

١- مشروع تموين السفن بالوقود تكاليف إستثمارية ٧٠ مليون دولار .
٢- مشروع إنتاج الديزل الحيوى تكاليف إستثمارية ٦٠ مليون دولار .
٣- مشروع مصفاة السكر تكاليف إستثمارية ١٥٠ مليون دولار .
٤- مشروع صوامع الغلال تكاليف إستثمارية ٥٠ مليون دولار .
٥- مشروع المواشى الحية واللحوم تكاليف إستثمارية ١٠٠ مليون دولار .
٦- مشروع إنتاج الماغنسيوم تكاليف إستثمارية ٥٠٠ مليون دولار .
٧- مشروع إنتاج الصوف تكاليف إستثمارية ٥٠ مليون دولار .
٨- مشروع إنتاج الأمونيا تكاليف إستثمارية ٥٠٠ مليون دولار .


الدكتور/ إسماعيل مبارك أثناء قيامه بالشرح لأعضاء الوفد الصينى المكون من رجال الأعمال والمستثمرين الممثلون لـ٦٥ شركة صينية أثناء زيارتهم للميناء

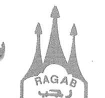
المجموع الكلى للتكاليف الإستثمارية مليار وأربعمائة وثمانين مليون دولار أمريكي كمرحلة أولى، تزيد إلى أضعاف هذا الرقم بعد إمتدادات المراحل التالية المستقبلية لتلك المشروعات ويبلغ العائد المادى الذى سيعود على هيئة موانى البحر الأحمر (وزارة النقل) حوالى ١٨٣ مليون دولار كما تبلغ القيمة المضافة للإقتصاد المصرى ما قيمته حوالى ٢ مليار دولار سنوياً ، وتوفر هذه المشروعات ١٤٠٠٠ (أربعة عشر ألف) فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة .


زيارة الوفد الرسمي الفيتنامي برأسة السيد / تران هوى تانج محافظ هاي فونج


صورة تذكارية لمجلس إدارة وأعضاء إتحاد الموانى العربية والوفود المرافقة لميناء السخنة



محطة حاويات ميناء السخنة تستقبل أوناش تداول الحاويات العملاقة طراز فانتوزى ريجيانى FANTUZZI REGGIANI



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية

شركتنا :-

- من أوائل الشركات التى ساهم القطاع الخاص فى إنشائها بمنطقة الإسكندرية والوجه البحرى بنظام الموانى الجافة
- تم [illegible] جمركى عام لتعمل على تخفيف العبء عن ميناء الإسكندرية [illegible]
- [illegible] سواء الثقيلة أو [illegible] التطور التكنولوجى لتطوير الأداء المستمر والكفاءة العالية .
- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..



نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.



موقعنا :-

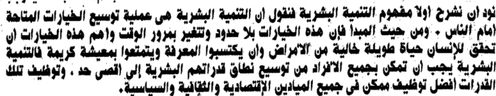
- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

التنمية البشرية وأثرها فى إزدهار الإدارة

بقلم محاسب/ سعيد رجب شرف



نود ان نشرح اولا مفهوم التنمية البشرية فنقول ان التنمية البشرية هى عملية توسيع الخيارات المتاحة امام الناس ، ومن حيث المبدأ فإن هذه الخيارات بلا حدود وتتغير بمرور الوقت واهم هذه الخيارات ان تحقق للإنسان حياة طويلة خالية من الامراض وان يكتسبوا المعرفة ويتمتعوا بمعيشة كريمة فالتنمية البشرية يجب ان تمكن بجميع الافراد من توسيع نطاق قدراتهم البشرية إلى اقصى حد ، وتوظيف تلك القدرات افضل توظيف ممكن فى جميع الميادين الإقتصادية والثقافية والسياسية.

والتنمية البشرية تعمل على أن تجمع بين إنتاج السلع وتوزيعها وزيادة قدرات الإنسان وإستخدامها، والتنمية البشرية تعمل على تحليل جميع القضايا فى المجتمع سواء كانت قضية النمو الإقتصادى أو الحرية السياسية أو القيم الثقافية من منظور الناس .

وهناك العديد من الأسباب التى أدت إلى شيوع مفهوم التنمية البشرية كبديل عن التنمية الإقتصادية وهى :-

١- المشاكل الإجتماعية التى واجهت الدول الغربية حيث أنها على الرغم من تحسن مستوى المعيشة لغالبية السكان بها - إلا أنها لم تتمكن من تصفية جيوب الفقر بها.

٢- إنتشار عدد من المشاكل فى الدول الصناعية مثل المخدرات وإدمان الكحوليات والتشرد والعنف وإنهيار العلاقات الأسرية .

٣- الأزمة الإقتصادية فى الثمانينات وبدء برامج التكيف الهيكلى فى الدول النامية وما ترتب عليها من تحجيم لجهود التنمية البشرية فيها.

٤- الإهتمام الواسع بمشكلة تلوث البيئة منذ السبعينيات وشيوع مفاهيم جديدة مثل التنمية سلامة البيئة والتنمية المتواصلة التى تحقق للأجيال الحالية حاجياتها دون أن يكون ذلك على حساب قدرة الأجيال المقبلة على توفير حاجاتها.

ولهذه الأسباب إكتسب مفهوم التنمية البشرية أهمية وخاصة وأن المفهوم يقوم على أن البشر هم الثروة الحقيقية وأن التنمية البشرية هى عملية توسيع خيارات البشر .

جوانب التنمية البشرية

للتنمية البشرية جانبان هما:-

أ - تشكيل القدرات البشرية مثل تحسين مستوى الصحة والمعرفة والمهارات.

ب - إنتفاع الناس بقدراتهم المكتسبة إما للتمتع بوقت الفراغ أو فى الأغراض الإنتاجية أو فى الشئون الثقافية و الإجتماعية والسياسية.

وهناك أربع مكونات أساسية للتنمية البشرية:-

١ - الإنتاجية :-

وهى تمكين الناس من زيادة إنتاجهم ومن المشاركة الكاملة فى عملية توليد الدخل وفى العمالة بأجر.

٢- الإنصاف : -

يجب أن يكون بإمكان الناس الحصول على فرص متساوية ، ومن ثم يجب إزالة جميع الحواجز التى تحول دون الحصول على الفرص الإقتصادية والسياسية حتى يتمكن الناس من المشاركة فى هذه الفرص ومن الإستفادة منها.

٣- القابلية للإستمرار:

يجب ضمان إمكانية الحصول على الفرص ليس فحسب بالنسبة للجيل الحالى بل أيضاً للأجيال المقبلة ومن ثم ينبغى تحديد جميع أشكال الفرص المالية والبشرية.

٤- المشاركة:

يجب أن تكون التنمية من صنع الناس وليست من أجلهم فقط - بل يجب أن يشارك الناس مشاركة كاملة فى صنع القرارات والعمليات التى تشكل حياتهم .

العلاقة بين التنمية البشرية والنمو الإقتصادى

العلاقة بين التنمية البشرية والنمو الإقتصادى ليست علاقة من جانب واحد فكل منهما يؤثر ويتأثر بالأخر .

فالتنمية البشرية تعتبر النمو الإقتصادى شرطاً ضرورياً لتحقيق التنمية البشرية الشاملة - وكذالك تهتم التنمية البشرية بالإستثمار فى كل من التعليم والصحة والتغذية علاوة على أنها تنظر للإنسان بإعتباره وسيلة للتنمية وأيضاً غاية للتنمية .

الإدارة:

وقد أدى التطور فى علم الإدارة إلى تغيير فلسفة الإدراة حيث إتضح أهمية الحالة النفسية والمعنوية للعامل ومدى الإحترام الذى يلقاه على تحسين حالته النفسية مما يؤدى إلى إرتفاع إنتاجيته.

طرق الإنتاج :

فإن التنظيم العلمى للعمل وكذلك تقسيم العمل وإستخدام التكنولوجيات الحديثة من أهم العوامل التى تؤثر فى تحسين إنتاجية العامل .

دور التنمية البشرية فى التنمية الإقتصادية

يعزز النمو الإقتصادى الجيد دور التنمية البشرية حيث أن الكثير من البلدان إستطاعت تحقيق نمو إقتصادى عالى لكنه لم يوجه إلى التنمية البشرية وحتى يمكن أن يؤدى النمو الإقتصادى إلى تنمية الموارد البشرية فإنه لابد من توافر العوامل الأتية:

أ- العدالة فى توزيع الدخل فإن ذلك يعمل على رفع مستوى المعيشة لكل أفراد المجتمع.

ب - الإنفاق الإجتماعى إذا وجه إلى توفير الخدمات الإجتماعية الأساسية فى المجتمع فإنه يؤثر فى التنمية البشرية.

ج - يمكن أن يؤدى النمو الإقتصادى إلى زيادة فرص العمل داخل المجتمع ويؤدى إلى زيادة إستقرار المجتمع ورفع مستوى معيشته

وفى النهاية أرجوا أن أكون قد وفقت فى إلقاء نظرة سريعة على التنمية البشرية وأثرها فى إزدهار الإدارة ،

والله الموفق،،



إرتفاع حجم البضائع المتداولة

أعلنت هيئة ميناء الإسكندرية أن حجم البضائع التى تم تداولها فى ميناءى الإسكندرية والدخيلة إرتفاع بحوالى ١,٩ مليون طن فى النصف الأول من العام الجارى، حيث بلغت ١٨,١٧١ مليون طن بعد أن كانت ١٦,١٦٨ مليون طن العام الماضى، وبلغ عدد السفن ذات الحمولات الكبيرة التى ترددت على الميناءين ٢١٥٨ سفينة بزيادة ٧ سفن، ومن المعروف أن هذين الميناءين يعبرهما أكثر من ٧٠٪ من تجارة مصر الخارجية.

الصين ثانى اكبر دولة

أكد تقرير مركز معلومات شبكة الإنترنت فى بكين على أن الصين أصبحت ثانى أكبر دولة مستخدمة للإنترنت فى العالم بعد الولايات المتحدة، حيث بلغ عدد مستخدمى الشبكة فى الصين فى نهاية يونيو الماضى حوالى ٨٧ مليون شخص يتصفحون ٦٢٧ ألف موقع على الشبكة الدولية للمعلومات.

تنامى الخدمات العربية البينية

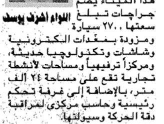
كشف تقريرمجلس الوحدة الإقتصادية - الذى أعده الدكتور **أحمد جويلى** الأمين العام - عن تنامى حجم تجارة الخدمات العربية البينية - المتمثلة فى المقاولات والسياحة والخدمات المصرفية وغيرها - بشكل يفوق تجارة السلع، وأشار التقرير إلى أن هذه التجارة تلعب دوراً هاماً فى التجارة الخارجية العربية حيث تسهم فى المتوسط بنحو ٢٤٪ من إجمالى التجارة العربية للسلع والخدمات، وتقارب المستوى العالمى لتجارة الخدمات العالمية الذى يصل إلى ٢٥٪ ، ويرجح **جويلى** أن إرتفاع نسبة التجارة العربية البينية للخدمات يرجع إلى القرب الجغرافى بين مستهلكى الخدمات وموردیها من الدول العربية.



د. جويلى

مشروع ميناء القاهرة البرى

يتم إفتتاح المرحلة الأولى من مشروع ميناء القاهرة البرى بمنطقة الترجمان نهاية هذا العام، وقد صرح اللواء **أشرف يوسف** رئيس الشركة المصرية لميناء القاهرة أن مشروع هذا الميناء يضم جراجات تبلغ سعتها ٢٧٠٠ سيارة ومزودة بمغذات الكترونية وشاشات وتكنولوجيا حديثة، ومركزاً ترفيهياً ومساحات لأنشطة تجارية تقع على مساحة ٢٤ ألف متر، بالإضافة إلى غرفة تحكم رئيسية وحاسب مركزى لمراقبة دقة الحركة وسيولتها.



اللواء أشرف يوسف

أخبار الهرم الرابع



"غذاؤنا بين الصحة والتوازن" فى ندوة بمكتبة الإسكندرية

نظمت الجمعية المصرية لأصدقاء مكتبة الإسكندرية يوم السبت ١١ سبتمبر محاضرة بعنوان " غذاؤنا بين الصحة والتوازن" ألقى المحاضرة الأستاذ الدكتور محمد محمود أستاذ علوم وتكنولوچيا الأغذية بكلية الزراعة جامعة الإسكندرية وسكرتير الجمعية العلمية للصناعات الغذائية ، حيث ناقش ثلاث محاور الأول دار حول صحة الغذاء من حيث مفهومه ومصادر التلوث والقواعد الذهبية العشر لصحة الغذاء ، والثانى دار حول مفهوم توازن الغذاء ونماذج لإختيار الغذاء المتوازن ، وأخيراً ناقشت المحاضرة العوامل المؤثرة على إختيار الغذاء الصحى المتوازن والمتمثلة فى العوامل الإقتصادية والثقافية الغذائية السائدة فى المجتمع والإعلان .





لقاء الشرق والغرب - الإنتاج السينمائى المصرى والأوروبى المشترك

نظم مركز الفنون بمكتبة الإسكندرية إحتفالية فنية بعنوان "لقاء الشرق والغرب - الإنتاج السينمائى المصرى الأوروبى المشترك".

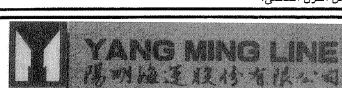
وقد صرح المايسترو شريف محى الدين مدير مركز الفنون بأن الإحتفالية تعد إستكمالاً لمناقشة قضية علاقة الشرق بالغرب سينمائياً والتى بدأها المركز العام الماضى من خلال إحتفالية فنية تم خلالها عرض ومناقشة رؤية الغرب للشرق من خلال الأعمال السينمائية الغربية.

وأضاف أن إحتفالية هذا العام تناولت القضية من منظور مختلف حيث تم التركيز على الإنتاج السينمائى المصرى الأوروبى المشترك والذى يعود إلى بداية الخمسينيات من القرن الماضى.

سحر شنغهاى فى مكتبة الإسكندرية

ضمن فعاليات أسبوع شنغهاى الثقافى بالإسكندرية استضافت مكتبة الإسكندرية بالتعاون مع أرشيف مقاطعة شنغهاى بالتبين ومكتبة شنغهاى معرضاً بعنوان "سحر شنغهاى" والذى تضمن مجموعة من الصور الفوتوغرافية عن مدينة شنغهاى قديماً وحديثاً كما يتضمن المعرض نماذج من الكتب التى ينتظر أن تهديها مكتبة شنغهاى لمكتبة الإسكندرية والتى تضم أكثر من ٨٢٥ كتاباً باللغتين الإنجليزية والصينية فى العديد من المجالات مثل الآداب والتاريخ والجغرافيا.

وأسبوع شنغهاى هو تقليد صينى تنظمه مدينة شنغهاى كل عام لترويج ثقافتها وأنشطتها بين الشعوب المختلفة حول العالم حيث يعقد كل عام فى إحدى العواصم الكبرى وقد وقع الإختيار هذه السنة على مدينة ومكتبة الإسكندرية لإستضافة هذا الحدث الثقافى باعتبارها نافذة مصر على ثقافات الآخرين.



**** LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS INDIAN CONTINENTAL / FAR EAST / USA WESTCOAST AND JAPAN PORTS**

OCTOBER 2004

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V GOLDEN GATE BRIDGE	12E	02/10/04	PSD
M/V EMPRESS SEA	39E	02/10/04	PSD
M/V YM LONGEVITY	65E	04/10/04	PSD
M/V CAPE CHARLES	35E	06/10/04	PSD
M/V SAN PEDRO BRIDGE	37E	09/10/04	PSD
M/V YM BREMEN	14E	09/10/04	PSD
M/V YM OCEAN	65E	11/10/04	PSD
M/V SCI MAHIMA	02E	13/10/04	PSD
M/V EMPRESS HEAVEN	30E	16/10/04	PSD
M/V AKINADA BRIDGE	13E	16/10/04	PSD
M/V YM GALAXY	46E	18/10/04	PSD
M/V GEORGE WASHINGTON BRIDGE	72E	20/10/04	PSD
M/V YM CHICAGO	12E	23/10/04	PSD
M/V YM SHANGHAI	01E	23/10/04	PSD
M/V EVER GENTLE	19E	27/10/04	PSD
M/V YM ROTTERDAM	12E	30/10/04	PSD
M/V EMPRESS DRAGON	39E	30/10/04	PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS FAR EAST / EAST MED PORTS.

OCTOBER 2004

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V YM PEOPLE	13	06/10/04	PSD
M/V QI YUN HE	45	13/10/04	PSD
JINYUNHE	19	20/10/04	PSD
YM EARTH	15	27/10/04	PSD

INMAR

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS WEST BOUND

OCTOBER 2004

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	ROUTATION
M/V YM OCEAN	65w	02/10/04	PSD / GOA / LIV / PSD
M/V EMPRESS HEAVEN	06w	02/10/04	NAP / GOA / FOS / BCN / VLC
M/V YM SHANGHAI	01w	09/10/04	NAP / GOA / FOS / BCN / VLC
M/V YM GALAXY	46w	09/10/04	PSD / GOA / LIV / PSD
M/V YM COMFORT	65w	16/10/04	PSD / GOA / LIV / PSD
M/V EMPRESS DRAGON	39w	16/10/04	NAP / GOA / FOS / BCN / VLC
M/V HOWRAH BRIDGE	35w	23/10/04	PSD / GOA / LIV / PSD
M/V RIALTO BRIDGE	07w	23/10/04	NAP / GOA / FOS / BCN / VLC
M/V EMPRESS PHOENIX	40w	30/10/04	NAP / GOA / FOS / BCN / VLC
M/V GLORY BRIDGE	66w	30/10/04	PSD / GOA / LIV / PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS NORTH CONTINENTAL PORTS.

OCTOBER 2004

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	ROUTATION
M/V TBN	142w	03/10/04	BCN / FXT / RTM / HAM / GOA
M/V YM CHICAGO	12w	04/10/04	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V MERCURY BRIDGE	29w	05/10/04	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
M/V EVER GENTLE	143w	10/10/04	BCN / FXT / RTM / HAM / GOA
M/V YM ROTTERDAM	12w	11/10/04	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V VENUS BRIDGE	26w	12/10/04	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
M/V INDIA LOTUS	144w	17/10/04	BCN / FXT / RTM / HAM /GOA
M/V LINOS GATE BRIDGE	16w	18/10/04	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V JUPITER BRIDGE	27w	19/10/04	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
M/V YM PROMINENCE	145w	24/10/04	BCN / FXT / RTM / HAM /GOA
M/V GENOA BRIDGE	15w	25/10/04	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V MING PLUM	32w	26/10/04	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
M/V TBN	146w	31/10/04	BCN / FXT / RTM / HAM /GOA

الإسكندرية :٢ شارع فرناند عاداه / المسلة. محطة الرمل ت/ ٤٨٦١٢٣٩-/ ٤٨٧٣٩٥١/
٤٨٦٢٥٠٠-٤٨٧٣٠٧٨
فاكس/ ٤٨٤٠٧٥٧ / ٤٨٤٧٢٦٦ تلكس/ ٥٤٦٣٠ / ٥٤٤١٨ اسكندرية

مكتب بورسعيد: ١٣ شارع الجمهورية تليفون: ٠٦٦/٣٥٩٨٨٥ - ٠٦٦/٣٥٩٧٧٥ فاكس: ٠٦٦/٣٣٦٦٤٥
مكتب دمياط بجوار شركة الحاويات تليفون وفاكس / ٣٢٠٢٢١ (٥٧)
الفروع : القاهرة - بورسعيد - السويس

قراصنة العصر



بقلم عصام غالى

السماء بتبكى ودمعها
السيف فى ضلوعها
عار عليكى يا أمة
تشهد عليكى القمة
إطرح يا غصن زتون
إطرح أوراقك الربانية
أمة نايمة ومجروحة
وسوريا فى الخطة مطروحة
عصر القراصنة عاد
وصوت الفراعنة بين مات
ودول بالإسم عربية
ليه كلمة الحق منسية
يا أرض كونى شوك ونار
كونى ليهم مقبرة وحصار
ارفع صوتك يابطل
قلبى للنصرة إنفطر
مد إيدك إمسح دمعها
كفاية فاضت ضلوعها
لحد إمتنا الصمت يكون
والكعكة فى إيد مجنون
فى أم القصير بانيت
قيام مليها ذى السمارد
قول معايا بقلبك
قولها بروحك بدمك
مد إيدك وأكتب حرف
مد إيدك وأكتب إتنين
قاطع شاتد عاون
حارب ضحى قاوم

الفرات والنيل
بين خاين وعميل
من أول أورشليم
وشهداء العراق وفلسطين
عم بسلام للإنسانية
عنقودك أفضل م العنقودية
سقطت بغداد مدبوحة
يا أمة. يا أمة. مجروحة
لنهب نفط بغداد
لما عدو القناة الأوغاد
بتساهم بالضربة الجوية
فى الأصل الحرب صهيونية
لأى دخيل لأى إستعمار
كونى لينا حسن الإفتخار
كل الصدور حزانة
بالكره بالغضب مليانة
وتعاله نلعب البصرة
مجتمع دولى بجر الكسرة
لحد إمتنا الصوت مدفون
كركوك والموصل للصهيون
فلاح ضرب أباتشى
حلف على أرضه ماتفتشى
لا لنهب العراق
لا لضرب الأسواق
لا للصوص بغداد
ذى بلاد الرافدين
ترجع العراق والجولان
تعيش الأمة ف سلام

ويمكن القدس كمان

من أقوال الحكماء

إعداد ويندى ستورم

الدنيا

يحكى أن رجلاً كان يتمشى فى أدغال أفريقيا حيث الطبيعة الخلابة وحيث تنبت الأشجار الطويلة ،وكان يتمتع بمنظر الأشجار وهى تحجب أشعة الشمس من شدة كثافتها ويستمتع بتغريد العصافير ويستنشق عبير الزهور وبينما هو مستمتع بتلك المناظر سمع صوت عدو سريع والصوت فى ازدياد ووضوح والتفت الرجل إلى الخلف وإذا به يرى أسداً ضخم الجثة منطلق بسرعة خيالية نحوه ومن شدة الجوع الذى ألم بالأسد أن خصره ضامر بشكل واضح. أخذ الرجل يجرى بسرعة والأسد وراءه وعندما أخذ الأسد يقترب منه رأى الرجل بئراً قديمة قفز الرجل قفزة قوية فإذا هو فى البئر وأمسك بحبل البئر الذى يسحب به الماء وأخذ الرجل يتمرجح داخل البئر وعندما أخذ أنفاسه وهدأ روعه وسكن زئير الأسد وإذا به يسمع صوت فحيح ثعبان ضخم الرأس طويل جداً بجوف البئر وفيما هو يفكر بطريقة يتخلص منها من الأسد والثعبان إذا بفأرين أسود والآخر أبيض يصعدان إلى أعلى الحبل وبدءا يقرضان الحبل وانهلع الرجل خوفاً وأخذ يهز الحبل بيديه بغية أن يذهب الفأرين وأخذ يزيد عملية الهز حتى أصبح يتمرجح يميناً وشمالاً بداخل البئر وأخذ يصطدم بجوانب البئر وفيما هو يصطدم أحس بشئ رطب ولزج ضرب بمرفقه وإذا بذلك الشئ عسل النحل التى تبنى بيوتها فى الجبال وعلى الأشجار وكذلك فى الكهوف فقام الرجل بالتذوق منه فأخذ لعقة وكرر ذلك ومن شدة حلاوة العسل نسى الموقف الذى هو فيه.

وفجأة استيقظ الرجل من النوم قد كان حلماً مزعجاً!!!

وقرر الرجل أن يذهب إلى شخص يفسر له الحلم وذهب إلى عالم وأخبره بالحلم فضحك الشيخ.

وقال: ألم تعرف تفسيره؟؟

قال الرجل: لا.

قال له: الأسد الذى يجرى ورائك هو ملك الموت

البئر الذى به الثعبان هو قبرك

والحبل الذى تتعلق به هو عمرك

والفأرين الأسود والأبيض هما الليل والنهار يقصون من عمرك

قال: والعسل يا شيخ؟؟

قال: هى الدنيا من حلاوتها أنستك أن ورائك موت وحساب.

قضايا ساخنة

إقليم دار فور بالسودان



بقلم / عبد الجواد دعبيس

إقليم دار فور إقليم كبير يقع غرب السودان ويمثل ٢٠٪ تقريباً من مساحة السودان وهو غنى بالبترول والنحاس واليورانيوم ورغم ذلك لم ينل هذا الإقليم حظه من الثروات والخدمات والمأكل والمسكن حتى أصبح فى حالة إقتصادية وإجتماعية وثقافية سيئة للغاية فإنفجرت الجماعات المسلحة وأهمها حركة تحرير السودان وتضم حوالى ثمانية عشر ألف مسلح وحركة العدالة والمساواة ولها حوالى عشرة آلاف رجل مسلح بالإضافة إلى جماعات صغيرة مع وجود جماعات الجنجاويد المسلحة التى تثير الرعب بين السكان فى إقليم دار فور.

ويظن البعض أن الحال فى دار فور شأن داخلى يخص حكومة السودان وحدها تعالجه بالطريقة التى تراها وفى الوقت الذى تراه مناسباً لكن الحقيقة التى يجب أن يعرفها الجميع هى أن بعض الدول ذات التأثير والمصالح فى العالم والتى يهمها زعزعة أمن وإستقرار العالم العربى والإسلامى مثل الولايات المتحدة الأمريكية وحليفتها بريطانيا تسعيان لتفتيت وضرب العالم العربى والإسلامى بهدف حماية مصالحها وحماية إسرائيل الحليف الأول لهما وجعل المنطقة العربية الإسلامية حلبة للصراعات الإقليمية والطائفية بهدف الوصول إلى ثروات هذه الأقاليم الطبيعة والبشرية.

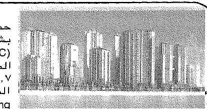
وجاء التحرك المصرى سريعاً بقيادته الواعية لإحتواء أزمة إقليم دار فور بالتعاون الصادق مع الشعب والحكومة السودانية بهدف تطبيق قرار مجلس الأمن الصادر بشأن الإقليم وإبعاد السودان عن كماشة الإستعمار والمتربصين به بفرض السيطرة والعقوبات مما يجعل السودان يدور فى حلقة مفرغة.

وقامت مصر بسرعة إرسال المساعدات المختلفة لأهالى إقليم دار فور لتخفيف الضغوط الإقتصادية عليهم.

وفى هذا المقام فإن جميع الدول العربية والإسلامية سيما الغنية منها مطالبة بالوقوف بجانب السودان الشقيق وتقديم جميع أنواع المساعدات لشعبه فى الشمال والجنوب والشرق والغرب فالسودان وحده لا تتجزأ حتى ينعم ويزدهر بين شعوب الأمة العربية والإسلامية وشعب السودان شعب طيب لا يعرف الحقد ولا الكراهية وسوف ينمو مستقبلاً بإمكاناته وشعبه والتكامل الإقتصادى بينه وبين جمهورية مصر العربية كنواه لجميع الدول العربية وحتى تظهر فى الأفق السوق العربية المشتركة.

منوعات فرنسية بـ عربية

شركة ®Trane توقع عقد تاريخي



حصلت شركة ®Trane على عقد تاريخي خاص بتجهيز مركز التبريد فى مشروع المجمع السكنى العريق بشاطئ الجميرة Jumeirah Beach Residence (JBR) والذى تجرى إقامته فى مدينة دبى من قبل شركة Drake & Scull International (I.I.C) التى تعد جهة المقاولات الرئيسية المعنية بهذه الخدمة فى مشروع JBR. يمثل المجمع السكنى لشاطئ الجميرة Jumeirah Beach Residence ٢٢ مليون قدم من المنشآت المقامة على طول ١,٧ كيلو متر. ومن المقرر أن يضم هذا المجمع ٣٦ برج سكني وأربعة أبراج فندقية فضلاً عن أندية على الشاطئ حيث يتولى عملية التنفيذ شركة Estithmaar reality fz LLC وتجدر الإشارة إلى أن شركة Wimberly Goo & Allison Tong تتولى النواحى المعمارية بينما يتولى إدارة المشروع شركة MACE International. هذاومن المقرر أن يعكس مشروع Jumeirah Beach Residence الطراز المعمارى لمستقبل دبى وذلك من خلال إجراء ربط بين العناصر المعمارية المحلية وطابع البحر المتوسط فى إطار الإلتزام بطراز فريد يصاحبه تعبير جمالى خاص.

وأخيراً ظهرت اللمبات المميزة

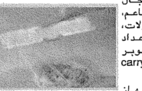
منذ عام ١٩٨٦ لم تتوقف شركة ILCAR عن عمل ثورة على مستوى سوق الإضاءة. فقد إحتلت الشركة مكانة مرموقة حيث إشتهرت فى الأمس بتشكيلاتها المبتكرة من اللمبات المدمجة متعددة الكربون. أما اليوم فقد تميزت بإنتاجها من اللمبات متعددة الكربون والمميزة من حيث التصميم.

لقد قامت ILCAR بإبتكار وتطوير أول لمبة مميزة من نوعها متعددة الكربون. فبفضل مجهودات شركة ILCAR أصبح المستخدم يستطيع من الآن فصاعداً أن يقوم بنفسه بتركيب الإضاءة الخاصة به كما يستطيع إختيار المنظر والشكل والقوة والتحكم والتغذية الكهربائية للإضاءة التى يفضلها بأيسر وسيلة على مستوى العالم. وهذا التصور الجديد للإضاءة والمرخص به على المستوى الدولى يعتمد على نظام مبتكر يسمح بطرح مجال إختيار واسع لشكل اللمبة فقد تم إستحداث الأشكال بجانب الألوان.

شركة LINPAC Plastic Pontivy تقدم Maxi LIN:

جهاز "متطور" خاص برقائق التغليف لخدمة حفظ الأغذية الطازجة

إستطاع جهاز MaxiLIN الخاص برقائق تغليف المأكولات والمقدم من شركة LINPAC plastics pontivy تحقيق ثورة فى عالم التغليف البلاستيك للأغذية. فمن خلال التمتع بكونه جهاز عملى جداً وبتصميم جذاب، فإن طرازه الجديد المتجانس يضمن طريقة إستخدام "سهلة" متوافقة مع إحتياجات الأفراد فى المنازل أو المتخصصين فى مجال الأغذية فى كل من المطاعم، خدمات المأكولات، الكافيتريات، قطاع إعداد الوجبات الجاهزة، السوبر ماركت، مخازن الـ carry& cash ... إلخ.

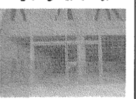


فالجيل الجديد من جهاز رقائق التغليف MaxiLIN المشكل حرارياً قد تم إنتاجه من مادة بلاستيك عالية المقاومة، أحادية الإستخدام مع قابلية لإعادة التدوير. كما أن تصنيعه من مادة عازلة تجعله يقاوم أى رطوبة أو أى تناثر للمواد الدهنية مما يعمل على الحفاظ على نظافة الرقائق الموجودة بداخله. وتجدر الإشارة إلى أن جهاز MaxiLIN يتوافق مع متطلبات كل جهة وفقاً لدراسة تتم لمشاريع كل عميل. إذ أنه مصمم لإحتواء رولات رقائق البلاستيك التى يتم سحبها فى إطار عرض ٣٠ سم وبأطوال ١٠٠ أو ١٢٠ متر.

هذا ويضمن جهاز MaxiLIN تحكم يدوى جيد. فنجد أن تصميم زاوية خاصة كمقبض تعمل على تيسير إلتقاط طرف الرقائق التى يتم سحبها بطريقة منتظمة. أما بالنسبة لإجراء قطع دقيق لرقائق التغليف فيتم بأمان تام بفضل تصميم نصل خاص من شأنه تفادى حدوث أى تمزق.

أما عن رقائق التغليف المستخدمة به، فهى تعتمد على أحدث التكنولوچيا حيث تتوافق مع المعايير الأوروبية الخاصة بخامات التغليف. إذ توفر تلبية فائقة لمتطلبات المستخدمين سواء كانوا أفراد أو متخصصين وذلك على صعيد الحفظ والتجميد والإستخدام فى الميكروويف.

تقدم شركة LIPPI الحل الممثل فى سياج ®Aquilon الآمن تماماً فى صالون قطر الرياضى الدولى ٢٠٠٤



تقدم شركة LIPPI المتخصصة فى صناعة الشباك الحديدية والسياج والبوابات المعدنية مجموعة منتجات الحواجز الشبكية والعواميد المجهزة بالمشبك المعدنى ®Aquilon. وهذا المشبك المعدنى الذى تم تسجيله عام ١٩٩٢ يوفر السياج الذى يتناسب تماماً مع القطاعات السكنية والصناعية والرياضية. ومن الناحية العملية يعد سياج ®Aquilon منيع ومتين ويتلاءم مع الأراضى دون الإحتياج إلى إقامة الدرج.

وتتكون مجموعة ®Aquilon من ١٠ حواجز شبكية و٥ عواميد مختلفة، وعندما يتم تنسيقها سوياً فهى تتناسب مع الإحتياجات الأمنية المحددة. ويضمن المشبك المعدنى ®Aquilon صلابة السياج فهو يستند ضد الحاجز الشبكى ليكون موصداً فى شق العامود. ومن الممكن ضبط إرتفاع حواجز ®Aquilon الشبكية بمنتهى السهولة بفضل وجود آلية الإنزلاق داخل عنق العامود. وعندما تكون العواميد موصدة فهى تتميز بعدم تأثرها بالجذب الذى تحدثه الحواجز الشبكية وبالتالى أقل عرضة لتغير شكلها.

ونظم ®Aquilon الرياضية والثقيلة إلى جانب الحواجز الشبكية ®Aquilon تعتبر الأسوار والسياج المعدنية التى تتناسب مع مقاييس الأمن فيما يتعلق بالمعدات والمرافق الرياضية. وقد تم تصميمها بحيث يسهل تثبيتها فى الأرض أو فوق القواعد البلاتينية أو وضعها فوق الجدار أو البلاط المتواجد فعلاً.

إختيار الأسقف المعدنية المعلقة PRISME'ECO لإستخدامها فى مطار بنوم بن الدولى

تعد SMS SA شركة رائدة فى تصميم الأسقف المعدنية المعلقة وقد إستطاعت هذه الشركة إثبات خبرتها وجودة منتجاتها من خلال كبرى مشاريع البناء وعمليات التجديد واسعة المدى. وتعتبر عمليات تجديد مطار بنوم بن الدولى Phnom Penh/Pochentong فى كمبوديا خير دليل على هذه الخبرة. ففى إطار برنامج تحديث، قامت شركة SMS SA بتوفير ١٧,٠٠٠م٢ من الأسقف المعدنية المعلقة PRISME'ECO والتى تتمتع بشبكة منفردة من نوعها. هذا وتعتبر المواصفات الجمالية والتقنية والإقتصادية فضلاً عن التوافق الممتاز مع متطلبات البيئة من أهم المميزات التى أدت إلى إختيار أسقفPRISME'ECO المعدنية فى أعمال بناء هذا المطار الجديد .

KRNP 3000: جهاز طهى مسطح فائق الكفاءة يعمل بنظام التأثير الحرارى مع إمكانية وضعه فى أى مكان

فى إطار أسعار فائقة المنافسة، تقوم شركة ADVENTYS بتسويق سلسلة متخصصة تتضمن خمسة عشر موديلاً من أجهزة الطهى المسطحة التى تستخدم تكنولوچيا التسخين بنظام التأثير الحرارى " الـ induction " وتجدر الإشارة إلى أن أحدث منتجاتها يتمثل فى موديل يتمتع بقدرة تصل إلى ٣٠٠٠ وات.

هذا ويعتمد مبدأ التشغيل على فكرة بسيطة فنجد أن الحرارة تتم عن طريق إحداث حقل مغناطيسى إلكترونياً داخل إناء الطهى. وبالتالى فإن عملية نقل التأثير الحرارى لا تتم سوى عند وضع الإناء على الشعلة. ومن هنا فإن الجزء الداخلى فقط من إناء الطهى هو الذى يتعرض للتسخين مما يعمل على تفادى مختلف مخاطر الإحتراق مع إستبعاد تسرب أى حرارة غير مفيدة ومزعجة فى المطبخ. فعملية الطهى تتم دون أى فاقد فى الحرارة. كما أن رفع إناء الطهى عن الشعلة يكون كافياً لإيقاف عملية الطهى

ومن ثم فإن هذه التكنولوچيا الحديثة بإستخدام التسخين عن طريق نقل التأثير الحرارى يساهم فى التحكم التام بجميع عمليات الطهى فى إطار ضمان أمان كامل.

كما أن قدرة التسخين الكبيرة المتاحة بشكل فورى يسمح بتوفير هائل للطاقة بشكل يختلف تماماً عن أجهزة الطهى المسطحة المتعارف عليها والتى تعمل بالغاز أو بالكهرباء. إذ أن معدل الطاقة فى الأجهزة الجديدة يصل إلى الضعف تقريباً.

هذا ويتكون جهاز KRNP 3000 من شعلة قطرها ٢٨٠ مم والتى تعد الأكبر حجماً مقارنة بالأنواع المطروحة فى السوق. كما أن عملية التحكم فى التشغيل عن طريق لوحة مفاتيح فائقة الحساسية يتيح شكل جمالى جذاب مع ضمان إحكام عزل هام فى إطار توفير سهولة التنظيف. وتجدر الإشارة إلى أن عملية التشغيل تتم بسرعة كبيرة فى إطار ضمان دقة ضبط التشغيل بشكل غير مسبوق.



وكالة الشوربجى الجوربجى

بقلم / إيمان العرجاوى



بنيت لتكون خان الخليلى الإسكندرية

أثر بعد عين «هى أول عبارة تقفز إلى ذهن المشاهد لكثير من آثارنا المصرية والسكندرية بمختلف العصور التى مرت عليها، فمن يشاهد منارة الإسكندرية يتخيل كيف كانت هذه المنارة العالمية تهدى السفن التجارية والحربية إلى طريقها فى البحر على الرغم من ظلمته الشديدة ووحشته ليلاً. ومن يشاهد قلعة قايتباى وينظر من أبراجها العالية والتى لا تترك موقعاً بحرياً يمكن أن يوصل إلى المدينة إلا وكشفته للناظر من خلالها كأوضح ما تكون الرؤية - فيشعر الزائر لهذه القلعة أنه أحد الجنود الذين كانوا يفخرون بأنهم يستترون بهذا الحصن المنيع.

من نماذج العمارة الإسلامية فى العصر العثمانى بالإسكندرية

ويخطىء كثيراً من يظن أن الآثار الإسلامية فى الإسكندرية تقتصر على الأماكن الأكثر شهرة فقط مثل القلعة وأبى العباس ومسجد العطارين ولكن ما خفى من هذه الآثار الإسلامية فى الإسكندرية كان أعظم ففى فترة الحكم الإسلامى لمصر كانت الإسكندرية مقصداً للمصريين ففى العصر العثمانى وعند معرفة أهل الإسكندرية بدخول العثمانيين شارك أهالى الإسكندرية فى حركة المقاومة ضدهم وكانوا يزودون طومان باى بالعتاد والسلاح كما شهدت بعد شنق طومان باى على باب زويلة قدوم عدد كبير من أهل مصر الذين أمر السلطان سليم الأول بإرسالهم إلى القسطنطينية عبر الإسكندرية وأقام الرجال فى أبراج الإسكندرية بينما أقامت النساء فى الخانات وكان منهم المماليك والحكام والتجار ومن بينهم عبد الباقى الجوربجى وهو أحد التجار الذى قام ببناء وكالة الجوربجى والتى سميت بإسمه.

وكالة الشوربجى

وهى واحدة من عدة وكالات بنيت فى الإسكندرية أشهرها وكالة الكتان أمام جامع العطارين وأيضاً وكالة التوابل والبهارات التى ترجع للعصر الفاطمى وقد تم إغلاقها خوفاً من نهب التجار للبضائع التى بداخلها أما عن وكالة الشوربجى والتى أقامها عبد الباقى الجوربجى بمنطقة ميدان المنشية.

وهى بشكل أو بآخر تقوم بنفس الغرض الذى كان يقوم به خان الخليلى أشهر الأحياء التاريخية فى القاهرة.

وهى المكان الذى يقوم التجار فيه بتخزين الحبوب والغلال فى ما يسمى الحواصل (المخازن) وكذلك به المساكن لهؤلاء التجار لذلك نجد أن الوكالة تتكون من جزئين:

١- **الدور السفلى**: وبه المخازن المخصصة لتخزين الحبوب.

٢- **الدور العلوى**: وبه المساكن أو الغرف المخصصة لسكن التجار.

تخطيط الوكالة

أولاً: الدور السفلى

١- المدخل: يبدأ تخطيط الوكالة بالمدخل الذى يتقدمه العقد المتراجع وهذا المدخل يغلق بباب من الخشب المصفح.

٢- الدهليز: من المدخل نمر إلى الدهليز المغطى بقبو وهذا الدهليز كان مخصص لمرور العربات المحملة بالبضائع إلى داخل الوكالة.

٣- صحن الوكالة: عبارة عن سطح مستطيل تحيط به الحواصل (المخازن) وهى مدببة مشهرة وسقوفها من نوع الأسقف ذات الأقبية المتقاطعة.

ونلاحظ: أنه فى بناء هذه الأسقف إستخدمت أعمدة تم جلبها من أماكن مختلفة وكذلك إستخدم الخشب بهدف تحمل ضربات الزلزال.

ويقال أنه فى خلف الوكالة كان هناك صهريج للمياه يمد المسجد الملحق بالوكالة بالمياه.

ثانياً: الدور العلوى

الطابق العلوى للوكالة يطل على الصحن عن طريق ممر (حيث الانتماء إلى الداخل) وتفتح جميع الغرف على الصحن والطابق الأرضى ويطل المسجد على نفس المكان وهو صحن الوكالة.

أما المساكن: فمساكن التجار لكل مسكن سلم يؤدى إلى الطابق العلوى وهو مخصص لغرف نوم التجار ونظام سقف كل غرفة من السقوف المقبية.

مسجد وكالة الشوربجى

المسجد من العصر العثمانى وهو خاص لساكنى الوكالة ليؤدوا فيه الصلاة وقد أسسه صاحب الوكالة فى شهر ربيع الآخر ١١٧١هجرية وهو من طراز المساجد المعلقة أى بنيت فى الطابق الثانى.

وصف المسجد:

يصعد إلى المسجد بسلالم مكونة من ٢١ درجة وله ٣ مداخل: الباب الرئيسى وباب الحريم والذى يؤدى إلى شارع الساعة وباب الوضوء وفى نهاية سلم المسجد نجد عمودين أحدهما من الجرانيت تم جلبها من جنوب مصر.

وصف الزيادات:

يتكون المسجد من مساحة مستطيلة يحيط بها ٣ زيادات أو رحبات (وهى منطقة واسعة تقع على أحد جوانب المسجد فى جهات مختلفة قد تكون الشرق أو الغرب أو الجنوب) وهذه الزيادات تذكرنا بجامع أحمد ابن طولون وقد خصصت أحدها لتعليم الأطفال القرآن.

باب المسجد:

وهو من الخشب المصنع يعلوه زخارف من الخزف والفسيفساء بها عقد ثلاثى عليه أشرطة تعطيه دعامة وقوة ويتميز المدخل بالزخارف النباتية وبه بلاطات من الخزف وأشكال الزهور يغلب عليها اللونين الأصفر والأزرق.

ثم يوجد شكل محراب الذى يعلوه عقد دائرى به لوحة تأسيسية بها أبيات شعر وتاريخ تأسيس المسجد وهو شهر ربيع الآخر ١١٧١هـ.

ويكتنف المدخل شباكين كبيرين من الخشب عليه زخارف نحاسية بالخط الكوفى المربع مكتوب (لا إله إلا الله محمداً رسول الله) ونلاحظ أن حوائط المسجد فيها ظاهرة فنية فى العصر العثمانى وهى مكسوة ببلاطات من الخزف وهو تأثير غير مصرى من السلاجقة الروم فى شمال الشام تأثرت به البلاد نظراً لوجود علاقات تجارية بينها أدت إلى إنتقال الفنون.

★ المنبر:

هو خشبى به زخارف الطبق النجمى وهو يتكون من باب المقدم ثم سلم يؤدى إلى جلسة الخطيب ويعلوه جوسق وعلى الجانبين يوجد ريشتين كما يوجد باب الروضة والمنبر عليه كتابات بالخط الكوفى المربع من أعلى وفى النصف يوجد خط نسخ عثمانى وغالباً ما يكتب على المنبر اسم الصانع وتاريخ الإنشاء وهذا المنبر مزخرف بالصدف والعاج وخلف المنبر يوجد بابين على الجانبين يؤدوا إلى حجرة تطل على الساعة وفى هذه الحجرة يستريح الإمام الذى يلقى الخطبة.

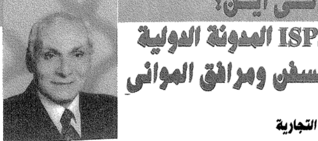
★ المحراب:

من الرخام المجوف وبه عقد ثلاثى مسند على عمودين مجدولين وبه زخارف من الخزف يغلب عليها اللون الأزرق وفى وسطها شكل إناء به زهور.

ونلاحظ أن هذه الوكالة وغيرها لم تلق الإهتمام الكافى الذى يوضح جمالها كما نالته أماكن أخرى مثل خان الخليلى وهذا ما أدى إلى تحطم كثير من معالمها مع مرور الوقت وطمس ملامحها التاريخية

***





الأمن البحرى لماذا؟ وإلى أين؟

قراءة فى الكود الأمنى ISPS المدونة الدولية لأمن السفن ومرافق الموانى

الجزء الثانى

بقلم ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ - خبير ومستشار بحرى

ذكرنا فى العدد السابق نوعان من المخاطر البشرية التى قد تتعرض لها السفن التجارية
أولاً: مخاطر قديمة معروفة وهى فى القرصنة البحرية والمتسللون
ثانياً: مخاطر جديدة مستحدثة وهو الإرهاب بصوره الثلاثة :
أ- خطف السفن ب- تفجير السفن جـ- الإصطدام المتعمد
وتعرضنا إلى بعض الملاحظات وفى هذا العدد سوف نستعرض حلول لهذه الملاحظات والتحذير من تداعياتها فى خلق عقبات غير ضرورية أمام حركة التجارة الدولية وينبغى أن لا تكون الإجراءات الأمنية أكثر تعقيداً عن الحد الضرورى لتحقيق الأهداف المطلوبة وإلا كانت جزءاً من ثقافة الفشل فى مواجهة الحقائق.

إن مكافحة الإرهاب Combating Terrorism لها مراحلها الهجومية والوقائية ومن الطبيعى أن كلتا المرحلتين لا تنفصلان فالمرحلة الهجومية تشمل جمع المعلومات وإختراق التنظيمات الإرهابية لمحاولة الوصول إلى أغوار أفكارهم وما يسعون إليه من أهداف والتعرف على الأخطار المحتملة أما المرحلة الوقائية فتغطيها إجراءات أمن واضحة محددة بعيداً عن ردود أفعال مرتجلة وبطيئة ومرتبكة وأن تكون مفيدة فى بداياتها وفى نهاياتها وما أود تأكيده هنا - عن خبرة ودراية وتجربة - أنه لا يوجد ما يدعى بالأمن الشامل وأمن السفن ومرافق الموانى يبدأ وينتهى - فيما أظن - من الموانى وتحديداً البوابات الجمركية والمداخل الأرضية للموانى البحرية.

إن الإعتدال - كما فى كل الأشياء الأخرى - يعد العامل أو المبدأ الأساسى لنجاح مكافحة الإرهاب وتأمين السفن ومرافق الموانى والتحليل النهائى لقراءة الكود ISPS يقودنا إلى:

١- الإقرار بغياب الدراسة المستوفية لتداعيات المتطلبات على صناعة النقل البحرى وعدم وجود رؤية بعيدة للآثار التى ستخلفها على حركة التجارة الدولية ومن ثم تنعكس على الإقتصاد العالمى.

٢- الإقرار بأنه لن يكون للكود ISPS فائدة فى منع الحوادث الإرهابية ولن يحقق الإلتزام بمتطلباته الأمن البحرى المستهدف.

٣- الإقرار بأن متطلبات الكود تضع على عاتق البحارة عبء القيام بدور بوليس محلى على السفينة بينما المنطق يقول أن يبقى البحار مسؤلاً فى موقعه ومكانه فاعلاً وآمناً لأن إختصاص الأمن والتأمين للبوليس وليس للبحارة.

٤- الإقرار بأن أحكام الكود وبنوده وإن كانت كلاماً جميلاً إلا أنه ليس له علاقة من قريب أو بعيد بالأمن البحرى وأن جميع الذرائع التى دفعت إلى إصدار الكود بحجة تأمين السفن غير صحيحة بل وأن الموقعين عليها كانوا أول من يعرف سواء بسوء فهم أو سوء نية أنها كذلك غير صحيحة.

٥- الإقرا بأن USA تعمل وفق نظرية أمنية خاصة تقول أن أمن الولايات المتحدة الأمريكية يبدأ من حيث تتواجد مصالحها فى أى مكان فى العالم .

٦- الإقرار بأن USA قادرة على فرض ما تريده من قرارات فى أى محفل من المحافل الدولية.

٧- الإقرار بإستمرار هيمنة USA - حتى إشعار آخر - على IMO .

وماذا عن معايير ومتطلبات التصدير إلى USA؟

١- تقديم الناقلين بيانات عن محتويات الشحنات المتجهه إلى أى ميناء أمريكى قبل شحنها على ظهر السفينة بـ ٢٤ ساعة للتأكد من أن مشتملات الطرود والحاويات تضاهى ما هو مكتوب فى سندات الشحن رغم أن هذه المستندات Manifest (B/L Cary Plan ... إلخ) . ترسل إلى ميناء الوصول فور مغادرة السفينة لميناء القيام وليس واضحاً :

* ما علاقة الناقل Carries بذلك وكيف يتسنى له معرفة محتويات الشحنات رغم أن الربان يقبل البضاعة بإفتراض حسن نية الشاحن وحسب إقراره ولكنه يضع - عادةً - تحفظاً على B/ L متعارف عليه دولياً وهو Said to Be أو Said to Content .

* هل سيتم ذلك بمعرفة أجهزة رسمية موثوق بها (الجمارك) وكيف ؟ ظاهرياً أم فحصاً واقعياً أم بإستخدام الأجهزة التكنولوچية المتطورة ومن سيدفع التكاليف ؟

* هل سيتم ذلك بمعرفة أجهزة أمنية خارجية (أمريكية.طبعاً) تتواجد فى موانى الدول المصدرة وما يعنيه ذلك من إنتهاك للسيادة الوطنية؟

* هل سيتم ذلك بمعرفة المصدر وهى - منطقياً - تحصيل حاصل وأعترف أننى عاجز عن فهم الهدف من وراء ذلك الطلب .

٢- أكثر من ذلك تحديداً فإن شحنات التصدير إلى USA تبدأ من مصنع أو مخزن أو مستودع وهى - فى الغالب الأعم - داخل حاويات والمنطقى إتخاذ إجراءات تأمينها والتأكد من مضاهاتها لما هو مكتوب فى سندات الشحن هناك وليس فى الموانى البحرية والمنطق أن يتم ذلك بمعرفة المصدر الذى يتحمل مسئولية مطابقة الشحنة للمواصفات المتعاقد عليها وليس بمعرفة موظفى الجمارك أو الأمن فى موانى الشحن الذين لا يستطيعون فحص محتويات كل حاوية وفتح كل طرد دون ثمن باهظ للأعباء والوقت والتكاليف .

٣- عدم السماح بشحن الشحنات المتجهة إلى USA والتى تصل إلى السفينة فى آخر وقت قبل الإبحار سيؤدى إلى حرمان مالك السفينة OWNER من ربط بضائع جاهزة تقلل من تكاليف الرحلة البحرية وحرمان المصدر Exporter من فرصة إنتهاز وجود سفينة On Spot جاهزة للشحن والإبحار مما يؤدى إلى تكبده نفقات تخزين لوقت يقصر أو يطول حتى يتمكن من حجز فراغ على سفينة أخرى.

٤- الأدهى من ذلك ضرورة الحصول على تأشيرة دخول مسبقة للبحارة - كل على حدة - قبل الوصول إلى أى ميناء أمريكى وعدم الإعتداد بقوائم البحارة Crew lists التى تستخدم عادةً عند دخول أى سفينة أى ميناء فى أى دولة مما يزيد العبء على الإدارات البحرية بالشركات الملاحية ويؤدى إلى إرباك وإرتباك خطط تطقيم السفن بالبحارة وإستبدالهم فى الوقت المناسب دون تأخير لإبحار السفينة أو إنعكاس على كفاءتها الفنية مع ملاحظة أن:

* إزدياد ظاهرة قلة البحارة الذين لديهم العزيمة لقضاء حياتهم العملية على ظهر السفن فى البحر.

* عدم حصول عدد كبير من البحارة Seafarers على الشهادات المطلوبة وفقاً لإتفاقية STCW بل أن بعض الدول لديها بعض الصعوبات فى إنهاء الإجراءات لإصدار الشهادات والتراخيص المطلوبة.

* فى حالة رفض السلطات الأمريكية منح تأشيرة دخول لبعض أفراد الطاقم سيتم حجز أفراد الطاقم الغير حاصلين على تأشيرة دخول صالحة خاصة على ظهر سفنهم وعدم السماح لهم بالنزول إلى البر طوال فترة تواجد السفينة فى الميناء والإضطرار لقبول حراسة مسلحة باهظة التكاليف تتواجد على السفينة طوال فترة تواجدها فى الميناء.

٥- لا أعرف ولا أظن أن أحداً غيرى يعرف - كيف يمكن لمفتش بحرى Super in tendant فى شركة ملاحية أن يعرف إذا كان البحار له صلة من قريب

أو يعيد بالتنظيمات الإرهابية أو أنه من ذوى الميول الهدامة أو ينتمى إلى المذاهب السياسية أو الدينية المتطرفة فتلك ليست مسئوليته أو مهمته ولا هى فى قدرته أو مقدرته حيث غالباً ما تكون المؤهلات العلمية والنواحى العملية والفنية والخبرة والكفاءة أهم الجوانب التى يتم التركيز عليها عند إختيار البحارة، أن أحد لا يشكك لحظة واحدة فى الأهمية القصوى لتحقيق الأمن البحرى بل هى مسألة من الأمور التى لا خلاف عليها ولكن لا تكفى الرغبة الصادقة فيه ولا النيات الطيبة لكى يتحقق كما أن الإهتمام الزائد بالأمن على حساب بقية الإعتبارات الأخرى يعنى أن كل شئ يجرى على غير المألوف فى عالم ما بعد ١١ سبتمبر.

وجاءت هذه الإجراءات الأمنية الصارمة فى إطار القواعد الجديدة التى وضعتها USA - بعد ١١ سبتمبر - لحماية أمنها الداخلى ووقف أى عمليات إرهابية قد تتم من خلال شحنات التصدير إلى أراضيها بدعوى أن هيئة الجمارك الأمريكية اكتشفت وجود عمليات تهريب أسلحة وذخائر تستهدف إحداث قلق داخل USA وأن عاقلاً لا يمكن أن تنطلى عليه مزاعم أن متطلبات ومعايير التصدير إلى USA ستؤدى إلى توفير الأمن والحماية للأراضى الأمريكية وهى السبيل الأمثل للحفاظ على الأمن القومى الأمريكى وعلى سلامة أرواح الأمريكيين فى بلادهم لأن هناك بعض النقاط التى يجب وضعها فى الحسبان:

١- أحداث سبتمبر لم تستخدم فيها أسلحة ولا ذخائر بل طائرات مدنية بما فيها وبمن فيها.

٢- أحد هذه الإعتبارات وربما تكون أهمها فإن تهريب الأسلحة والذخائر لا يتم - عادة - عبر الموانى البحرية والمطارات والمنافذ الحدودية حيث الإجراءات الأمنية والفحص والتفتيش .. إلخ.

٣- أدوات ومتطلبات العمليات الإرهابية أسلحة خفيفة تكلفتها بسيطة نسبياً ويسهل الحصول عليها أو تصنيعها أو تحضيرها محلياً كما يسهل تهريبها بطرق مختلفة من الطبيعى أن تتم فى الخفاء ودون إثارة للشبهات.

٤- الحقيقة التى لا جدوى من التهرب منها تقول أن التسلل عبر السواحل والحدود يصعب السيطرة عليه ١٠٠٪ مهما كانت كفاءة ويقظة الأجهزة الأمنية.

٥- العمليات الإرهابية تخطيطاً وتدريباً وتنظيماً عمليات تتسم بالسرية والمكر والدهاء والخداع والتجديد المستمر فى الوسائل والأساليب وتغيير التكتيكات وأحداث سبتمبر تؤكد ذلك.

٦- وجود منظمات أمريكية (١٣ منظمة) إرهابية أو مافيا أو معارضة يسهل تجنيدها للقيام أو المشاركة فى عمل إرهابى مباشر أو غير مباشر سواء كان ذلك بوعى منهم أو دون إدراك للعواقب ودون أن يفهموا أنهم شركاء - من غير قصد فى عملية إرهابية وسواء اختاروا ذلك بإرادتهم أو تضطرهم إليها طبيعتهم وسواء نظير مقابل مادى أو تعاطف معنوى أو مبدأ عقائدى مع ملاحظة أن المجتمع الأمريكى يضم شتاتاً فكرياً متنافراً متعدد اللغات والثقافات والديانات والتراث بحكم تعدد المَصادر البشرية للهجرة إلى USA.

٧- تجيء مسألة أخرى أراها أساسية تلك هى أنه بتحليل العمليات التى تمت هنا وهناك تلاحظ عولمة الإرهاب خلال تعامل مشترك على شكل شبكات عنكبوتية تضم فى خيوطها إخلاطاً من جنسيات مختلفة من ذوى الفكر الفاسد أو المتشدد أو المنحرف ومن خلال أى شكل من أشكال الدعم سواء تمويلى أو معلوماتى أو تدريبى أو إيوائى ولا ننسى - أيضاً - الإرهابى المرتزق ومن المعروف أن الأمريكيون يثرثرون كثيراً ولا يجيدون الهمس ويصعب إحتفاظهم بالأسرار والمعلومات بل يتم تداولها بلا مبالاة كما أنهم يرفعون التكلفة بينهم وبين من يتودد إليهم دون أن يعنوا بالتعرف على حقيقته.

٨- إذا تجاوزنا التفاصيل التى لا تعنينا فإننا نجد بالمنطق العقلى - من وجهة نظر أمنية - أنه لم يكن يتأتى لـ١٩ شخصاً غير أمريكيين قاموا بأحداث سبتمبر - وفقاً للمصادر الأمنية الأمريكية - الوصول إلى هذه النتائج على هذا المستوى المدهش من التخطيط والإدارة والتكنولوجيا بدون مساعدة داخلية أمريكية ودعم معلوماتى أمريكى شارك فيه أمريكيون أو متآمركون - وما أكثرهم - من حاملى الجنسية الأمريكية ولعلنا نتذكر تصريح لنائب الرئيس الأمريكى **دين تشينى** قال فيه بعد ساعات من الهجمات «أن ما حدث يحمل توقيع جهاز دولة!» «ويوماً ما عندما تعلن - إذا أعلنت - تحقيقات مكتب المباحث الفيدرالية FBI فى العملية المسماه «بنتيبومب» -PENTT BOMB إختصاراً للكلمات -Penta gon Twin Towers Bombing وهى كلمة مؤلفة من البنتاجون والبرجين التوأمين وتفجير. ستتكشف حقيقة الذين دبروا أمرها وخططوا لها من بعيد.

٩- يبدو أن واضعى إجراءات ومعايير الأمن للشحنات المصدرة الـ USA تناسوا فى هوجة الهاجس الأمنى الإرهابيين - إن صح التعبير - النائمين داخل USA والذين يطلق عليهم «الخلايا النائمة» وهم أشد خطراً من الوافدين من الخارج حيث تنتشر على نطاق جغرافى واسع وتتميز بالإنعزال عن بعضها البعض والإعتماد على القائد الميدانى وليس على القيادة العامة للتنظيم مما يسهل حركتها على المستوى الميدانى والعمليات ويحد من كشافة الاتصالات التى يمكن إختراقها بوسيلة أو أخرى وتكون أدوات فى يد جماعات إرهابية تستعملها من بعيد حين تشاء.

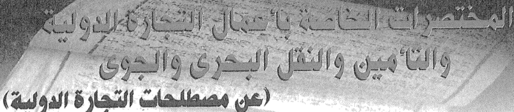
١٠- على عكس ما يعتقد الكثيرين أزعم - ولعلى على صواب - أن ثقافة وكالة المخابرات المركزية الأمريكية CIA تعتمد على الدعاية والتهويل والمبالغة فى قدرتها وقدراتها على معرفة كل شيء عن أى شيء فى أى مكان وإعطاء الإنطباع - بثقة تامة - بأنهم يعرفون دبة النملة على وجه الأرض ويخطر على بالى مثلاً:

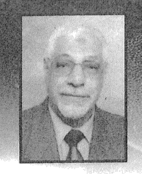
* أحداث تدمير سفارتى USA فى نيروبى (كينيا) ودار السلام (تنزانيا) يوم ٧ أغسطس ١٩٩٨.
* محاولة إتلاف المدمرة الأمريكية "كول" بقارب متفجر فى ميناء عدن فى ١٨ أكتوبر ٢٠٠٠.
* أحداث الثلاثاء ١١ سبتمبر ٢٠٠١.
* مزاعم أسلحة الدمار الشامل العراقية Weapono of Mass Deo-truction.
* الهجوم على المجمع السكنى المتميز لموظفى شركة فيتيل الأمريكية للأمن والحراسة!! فى العاصمة السعودية الرياض فى أوائل مايو ٢٠٠٣.
* حادث إنفجار مستعمرة سكنية للطيارين الأمريكيين فى قاعدة الخبر شرق السعودية (يونيو ١٩٩٦).
* تقرير لجنة المخابرات بمجلس الشيوخ الأمريكى (٦٠٠ صفحة) الصادر فى ٢٢ يوليو ٢٠٠٤ والذى حمل عنوان «**تقرير عن تقييم اجهزة المخابرات الامريكية**» الذى أعدته لجنة مكونة من عشر أعضاء فى الكونجرس نصفهم من الجمهوريين ونصفهم الآخر ديمقراطى حيث وصف المعلومات والتحليلات التى قدمتها CIA حول حجم أسلحة الدمار الشامل العراقية بأنها مبالغ فيها وأن اللجنة لم تجد أى دليل حول وجود علاقة بين النظام العراقى السابق وتنظيم القاعدة فضلاً عن عدم صحة ما قيل عن محاولة العراق شراء اليورانيوم من النيجر فالحكاية من أولها إلى آخرها ملفقة كما أن العبارات الواردة فى تقارير CIA والتى صيغت باعتبارها معلومات مؤكدة لا تحتمل الجدل كانت مجرد احتمال غير مؤكد كما حلل التقرير وبالتفصيل أسباب فشل الجوانب الأربعة لعمل المخابرات وهى جمع المعلومات وتأكيدها وتحليلها ثم تقييمها.
* معظم الجواسيس السوفييت الذين تم إكتشافهم فى USA لم يكن بسبب كفاءة جهاز مقاومة التجسس فى CIA ولكن بسبب إرتداد هؤلاء الجواسيس أنفسهم وعلى سبيل المثال - لا الحصر - **رينيه هانهاين** الذى كان يعمل لخمس سنوات منتحلاً شخصية أمريكى بإسم **يوجين نيوكلاى ما كاى** والذى أدت إعترافاته إلى كشف **رودولف إيفانو فتش أبل** الذى كان يعمل لتسع سنوات منتحلاً شخصية أمريكى بإسم **أندروكايوتشى** و.. إلى آخر القائمة.

ويخطر على بالى الكثير والكثير من الأحداث والملابسات والشواهد مما يمكن أن يقال فى هذا المجال وتلك قصة أخرى.

إلى اللقاء فى العدد القادم سوف نتساءل عن الأمن البحرى أهو هدف أم وسيلة.

***





ABBREVIATIONS

المختصرات الخاصة بأعمال التجارة الدولية والتأمين والنقل البحرى والجوى

(عن مصطلحات التجارة الدولية)

عرض وتقديم محاسب رجب حسن رجب إتحاد الموانى البحرية العربية

P.	Paid, Premium	مدفوع . قسط
P.A.	Particular Average	العوارية الخاصة
P.A.	Private Account	حساب خاص
P.A.	Per Annum	فى السنة . لكل سنة
Pac.	Pacific Coast Ports	موانى المحيط الهادئ
P.C	Per Cent	فى المئة (٪)
PCL	Parcel	طرد
P.D	Port Dues	رسوم الموانى
PD	Paid	مدفوع
P & I	Protection and Indemnity	الحماية والتعويض
P.I.A.	Peril Insured against	الخطر المؤمن ضده
Pilf	Pilferage	السرقة، الإختلاس
PKG	Package	ربطة . طرد
P / L	Partial Loss	خسارة جزئية
P. & L.	Profit and loss	الربح والخسارة
P.L	Public Law	القانون العام
P.L.A	Port of London Authority	هيئة ميناء لندن
pm.	Premium	القسط
P.O.B	Post Office Box	ص.ب.صندوق البريد
P.O.D	Pay On Delivery	الدفع عند التسليم
P.P.	Postal Parcel	طرد بريدى
PPD	Prepaid	مدفوع مقدماً
ppd.	Prepaid	مدفوع مقدماً
ppt.	Prompt Loading	شحن فورى
P.R	Pro rata	بالنسبة والتناسب
Pr	Price	الثمن . السعر
Prev	Previous	السابق
P / S.	Public Sale	بيع بالمزاد العلنى
Pt	Payment	الدفع . السداد
P.t.	Private Terms	شروط خاصة
QLTY.	Quality	النوعية . الجودة
QNTY.	Quantity	الكمية . المقدار
QU.	Quotation	السعر . الإقتباس من
R.	Registered	مسجل
RD	Running Days	الأيام الجارية
RCD	Received	إستلم . تم إستلامه
RCT	Receipt	إيصال
Rds	Roads	الطرق
Ref	Refrigerating Machinery	آلات أو أجهزة التبريد
REF	Referenee	الإشارة أو بالرجوع إلى . إحالة
REG	Registered	مسجل
REV	Revenue	الواردات . العائدات
R.I	Re- insurance	إعادة التأمين
RLY	Railways	السكك الحديدية
RO/RO	Roll - on/ Roll - off	سفن الدحرجة
R/P	Return of Post	برجوع البريد
S. C	Salvage Charges	مصاريف الإنقاذ البحرى
S & C	Shipper and Carrier	الشاحن والناقل
Sch	Schooner	أسكونر – مركب شراعى
S.d	Short delivery	عجز فى التسليم
Sd.	Sailed	أبحرت (السفينة)
S.E	Stock - Exchange	البورصة . سوق الأوراق المالية
SET	Settlement	تسوية
S. G	Salutis Gratia	حرصاً على السلامة والأمان
SHEX	Sundays and Halidays Excepted	إستبعاد أيام الآحاد والعطلات
SHINC	Sundays and Holidays Included	بما فى ذلك أيام الاحاد والعطلات الرسمية
Sh. O	Ship's Option	حسب إختيار السفينة
S. O	Shipping Order	أمر شحن . طلب شحن
S. O	Seller's Option	حسب إختيار البائع
S.O.L	Ship owner's Liability	مسئولية ملاك السفينة
Sq.Ft	Square Foot	قدم مربع
S.S - S/S	Steam Ship	سفينة بخارية . باخرة
S.T.	Short Ton	الطن القصير
Stev . Liab	Stevedores' Liability	مسئولية متعهد الشحن والتفريغ
Stg	Sterling	جنيه إسترلينى
S. to.S.	Station to Station	من محطة .. إلى محطة ..

سـيـاحـة و فنـادق



الإحتفال بيوم البيئة العالمى بفندق مريديان هليوبوليس

فى إطار الإحتفالات بيوم البيئة العالمى، نظم فندق مريديان هليوبوليس والمكتب العربى للشباب والبيئة ندوة تدور حول موضوع " البحار والمحيطات مطلوبة حية أو ميتة" طبقاً لما قرره برنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP) والحديث عن قضية المياه كعنصر أساسى لتحقيق التنمية المتواصلة الهادفة لحماية البيئة فى مصر والوطن العربى وحضر هذا المؤتمر لفيف من الشخصيات الهامة فى هذا المجال .

حيث كان فى إستقبال المدعوين الدكتور عماد الدين عدلى رئيس المكتب العربى للشباب والبيئة وفريق العمل معه.

و " ممدوح فرج" نائب المدير العام لفندق مريديان هليوبوليس.

ويظهر فى الصورة من اليمين: د/ عماد الدين عدلى رئيس المكتب العربى للشباب والبيئة ومحمد عبد القادر مدير السلامة والصحة المهنية والبيئة بالفندق و د/ نرمين أبو الوفا ممثل الجامعة العربية.

إستقبالات هامة بفندق مريديان هليوبوليس

إستقبل فندق مريديان هليوبوليس أعضاء المنتدى الإسلامى للحوار ومجلس كنائس الشرق الأوسط وذلك لتنظيم اللقاء السنوى للحوار والتشاور فى الموضوعات الحضارية المشتركة ، حيث تم توقيع مراسم الإتفاق.

ويظهر فى الصورة من اليمين: قداسة البابا "بطرس السابع" بطريرك الإسكندرية للروم الأرثوذكس وقداسة البابا " شنودة الثالث" بابا الإسكندرية وبطريرك الكرازة المرقصية وفضيلة الإمام الأكبر "د/ محمد سيد طنطاوى" شيخ الأزهر و "د/ حامد الرفاعى" رئيس المنتدى الإسلامى العالمى للحوار وكان فى إستقبالهم "ياسر عبادى" مساعد مدير المبيعات بالفنادق



فى إطار اللقاءات الشهرية التى تقوم بها الشركة العالمية " نوفرتس" Novartis للأدوية ؛ تم إختيار فندق مريديان هليوبوليس لإقامة إجتماعهم الدورى والإستمتاع بالعشاء الخاص بمطعم البالميرى حول حمام السباحة.

والجدير بالذكر أشاد جميع الحاضرون بحسن الضيافة والخدمة المميزة.

ويظهر فى الصورة من اليمين د/ عاطف هلال ، د/ راجى هنرى، د/ فلوستروم ، د/ شريف حافظ ، د/ البرتو كرسنى وياسر عبادى مساعد مدير المبيعات لدى الفندق.

مشاهدة صورتك على الكمبيوتر وبها النتيجة المتوقعة قبل إجراء

عمليات التجميل



د/ علاء السحرتي

اليوم يستطيع المريض أن يرى بعينيه قبل إجراء العملية أو نوع العلاج المقترح وأثناء الإستشارة مع الجراح ما سوف يكون عليه الحال عند إجراء العملية أو العلاج وذلك قبل إتخاذ القرار بإجراء العملية أو العلاج ولهذا السبب بالذات نجد تزايد مستمر فى عدد جراحى التجميل فى أوروبا وأمريكا وذلك عن طريق إقتناء البرامج والنظم الخاصة التى تتمتع بالقدرة على تغيير الصورة خطوة بخطوة وتسمى Warping وفيها يقوم الجراح بتصوير المريض أولاً بكاميرا رقمية خاصة بالتصوير على الكمبيوتر Digital Camera بحيث تكون ذات كفاءة عالية جداً حتى يمكن إجراء عملية Warping دون تشويه أو إهتزاز ويمكن أخذ أكثر من صورة من أوضاع مختلفة (أمامى، جانبى.. إلخ) حتى يتمكن المريض من رؤية التغيير من كل وجه ، ينقل الجراح هذا الصورة إلى الكمبيوتر ويفتح البرنامج الخاص بالتغيير وبإستعمال أدوات البرنامج المختلفة تبدأ عملية التغيير والمريض يتابع ويناقش ذلك وبعد الإنتهاء يطلب من البرنامج إظهار خاصية (قبل وبعد) فتنقسم الشاشة بالكامل إلى نصفين متساويين فى النصف الأول الصورة الأصلية المنقولة من الكاميرا وفى النصف الثانى الصورة التى تم إدخال التغييرات عليها وبالتالى يشبع المريض رغبته فى أن يرى الفارق قبل وبعد التغيير قبل إتخاذ القرار، هذه البرامج والتى تتمتع بخاصية Warping غاية فى الحساسية وعلى الجراح أن يتدرب جيداً على إستعمال أدواتها وأخيراً يجب أن يوضح الجراح للمريض أن الصورة تقرب وجهات النظر بينهما فى إبداء الرغبات ومناقشتها وأن الجراح يتعامل مع نسيج حيوى وليس جماداً .

INDIA CELEBRATES ITS INDEPENDENCE DAY الهنــد تحتفل بعيـد الإستــقلال



SHIPPING & TRADING Co.S. R. L.

Arab Republic of Egypt

TO: CHAIRMAN OF SCILTD..

IN THE OCCASSION OF INDIA INDEPENDENCE DAY WE SEIZ THE OPPORTUNITY TO CONGRATULATE YOUR GOOD SEL VES, AND ALL OFFICERS/STAFF OF THE SHIPPING CORPORATION OF INDIA LTD., WISHING YOU AND YOUR GREAT COUNTRY PROSPERITY AND GLORY FOR EVER



AMEASTER SHIPPING & TRADING AGENCY ADEL A. L. TAHIO PRESIDENT

THE SOLE AGENT IN ALL EGYPTIAN PORTS FOR M/S. THE SHIPPING CORPORATION OF INDIA LTD.,

ALEXANDRIA:
TEL.: +203 4870944 - 4861110 - +20123990818
FAX: + 203 4870345

PORT SAID:
TEL: +2066 321714 / 224863 / 244535
FAX: +2066 236025

CAIRO:
TEL: +202 2638140 / FAX: +202 2638874

SUEZ:
TEL: +2062 223713 / FAX: +2062 221280

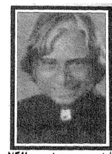
RED SEA PORTS: CONTACT VIA SUEZ

DAMIETTA: +2057 334730 (CONTACT VIA PORT SAID)

Also we do offer sincere congratulations to his Excellency Mr. Rajendra Singh The Indian Ambassador in Cairo, The Indian investors and all Indian Community in The Arab Republic of Egypt.

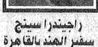
شركة أميستر للملاحة والتجارة

ذات الخبرات الطويلة فى مجال الخدمات البحرية تبحر إلى جميع موانىء العالم من خلال بواخر موكليها بالخارج



د. ايه. بى. جيه عبد الكلام
رئيس جمهورية الهند





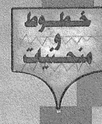
راجيندرا سينج
سفير الهند بالقاهرة

تعد شركة أميستر شيبنج أند تريدنج واحدة من أولى الشركات الرائدة فى مجال تقديم الخدمات البحرية فى الموانىء المصرية وموانىء العالم الأخرى والحائزة على شهادة الجودة العالمية ٢٠٠٠/ ٩٠٠١ أيزو والحاصلة على ترخيص وزارة النقل البحرى لجميع أنواع وحمولات السفن فى جميع الموانئ المصرية بما تقدمها شركة أميستر للملاحة والتجارة من أنشطة كواحدة من كبرى الشركات العاملة فى هذا المجال فى تقديم خدماتها للسفن التى تنقل جميع أنواع البضائع العامة ومشتقات البترول وناقلات الغاز الطبيعى بالإضافة إلى ناقلات الحاويات. بالإضافة إلى ذلك تحظى الشركة بخبرة فريدة كوكيل عن العديد من الشركات العالمية لعبور قناة السويس وكذلك بالنسبة لخدمات شحن وتفريغ البضائع مع عدة خطوط ملاحية عالمية خصوصاً فى مجال تخزين نقل وشحن وتفريغ جميع أنواع الحاويات بالإضافة إلى إنهاء جميع الإجراءات الجمركية.

ويضيف السيد المهندس/ عادل أحمد لبيب طهيو رئيس شركة أميستر للملاحة والتجارة والذى يعمل على رأس مجموعة عمل متخصصة ومتميزة ذات خبرات عالية تهدف إلى متابعة تقدم الشركة وتركز دائماً على التحديث والتجديد المستمر للشركة للوصول إلى أعلى مستويات الخدمة والأداء الممكن تقديمها لعملائها الكرام. كما تعد شركة أميستر للملاحة والتجارة الوكيل الوحيد لعدد من الخطوط الملاحية المعروفة عالمياً ومنها الشركة الملاحية الهندية (الخط الملاحى الهندى التابع للحكومة الهندية) والذى يصل إلى جميع الموانئ المصرية ويرحب بما لديه من إمكانيات بجميع أنواع البضائع من الشرق الأقصى والهند كما يرحب أيضاً بجميع أنواع البضائع من غرب أوروبا وشرق الولايات المتحدة.

المهندس
عادل أحمد لبيب طهيو

وبمناسبة عيد استقلال الهند، يتقدم جميع العاملين بشركة أميستر للملاحة والتجارة بأخلص التهانى للشركة الملاحية الهندية (SCI) وإلى جميع أفراد المجتمع الهندى وسعادة سفير الهند بالقاهرة السيد/ راجيندرا سينج وإلى كافة العاملين بالسفارة والمستثمرين الهنود وجميع أفراد الجالية الهندية بجمهورية مصر العربية.



نشأت الديهى يكتب

بعد أن عزفت الليبرالية أول مقطوعة فى لحن الإصلاح

قراءة فى أوراق إقتصادية مبعثرة



بجرأة شديدة إتخذت الحكومة المصرية حزمة من القرارات الإقتصادية التى تمس عصب الإقتصاد المصرى بطريقة مباشرة

بيد أن تلك القرارات تركت أثراً شديداً على مجريات السوق المصرية. كما خلقت تلك القرارات موجة من الإنطباعات المتباينة والتكهنات المتضاربة لدى الخبراء والمراقبين بشأن المستقبل القريب للإقتصاد المصرى. القرارات كثيرة ولكن أهمها على الإطلاق كان قرار (غربلة) التعريفة الجمركية إلى الحد الذى جعل تفاصيل تلك العملية تسيطر على أحاديث الرأى العام وجميع وسائل الإعلام.

إن تعديل بنود وفئات التعريفة ليس هو الهدف الأسمى وغاية المراد إنما يعدها المراقبون ضربة البداية لأكبر عملية إصلاح جمركى تشهدها جمارك مصر بتخفيض أسعار العديد من فئات التعريفة ليس إصلاحاً فى منظومة عمال الجمارك من الناحية الإجرائية وإنما يعد تطبيقاً لفكر الدولة فى إحداث إصلاح مالى شامل يتماشى مع المواثيق والإتفاقيات الدولية، والمرحلة القادمة يجب أن يتم التركيز على الإصلاح الهيكلى لمصلحة الجمارك من حيث اختيار القيادات وتحديد أولويات المرحلة المقبلة، فالسيد الوزير يوسف بطرس غالى يعتبر مصلحة الجمارك من المصالح البيروقراطية العتيقة والتى يصعب على الحكومة إقتحامها بسهولة ويعد الوزير بأنه سيكون أول من يقتحم تلك الحصون الكهنوتية البيروقراطية العتيقة وندعو لسيادته بالتوفيق فالمسألة ليست سهلة على الإطلاق، فالجمارك ليست مصلحة جبائية تهدف إلى الحصيلة فحسب بل لها العديد من الأهداف الإقتصادية والمالية والإجتماعية والأمنية والإستراتيجية الأخرى التى يصعب تجاهلها على العموم ، فالإصلاح المنشود والذى يطالب به الجميع لا يعنى بأى حال من الأحوال إحداث حالة من التسيب والسهولة التى تغرى على الإنحراف وإنما تعنى وتعنى فقط إحداث حالة من الشفافية والفهم الدقيق للمتغيرات الحادثة على الساحة الإقتصادية المحلية والدولية بين رجال الجمارك والتدقيق فى إختيار القيادات التى تترجم فكر الدولة إلى آليات قابلة للتطبيق وفق نصوص القانون، إن من يهاجم الجمارك على ضعف المستوى الإجرائى وطول وعقم تلك الإجراءات على حق ومن يهاجم المستوردين ورجال الأعمال على عدم صحة بياناتهم المقدمة للجمارك على حق كذلك، إننى وبكل موضوعية أرى أن تدقيق رجال الجمارك مبعثه عدم صحة بيانات المستورد فى الغالبية العظمى من الرسائل الواردة أو الصادرة، كما أن الغالبية العظمى من المستوردين يرجعون ذلك إلى خوفهم من رجال الجمارك وهكذا ضاعت مصلحة مصر بين الخوف وعدم الثقة المتبادلة بين الطرفين.

لكن الوزير بطرس غالى أعلن وصرح أنه قادم لإقتحام تلك المناطق الملغومة بفكر جديد وبلا قيود، فإرتفاع سعر الضريبة أدى إلى إغراء المهربين على القيام بمغامراتهم التهريبية على جميع المستويات وكافة الأشكال والألوان والآن وبعد انخفاض سعر الضريبة صارت تكلفة التهريب أعلى من تكلفة الضريبة ولذلك سيختار الجميع دفع الضريبة عن الخوض فى مغامرات التهريب، الآن وكتاب الإصلاح مفتوح وعقول السادة المسئولين مفتوحة والمجتمع مستعد تماماً لكل عمليات الإصلاح الإقتصادية والمالية طالما كانت مدروسة ومخططة.

لذلك يجب أن يتم الإسراع بتقديم قانون الجمارك الجديد فى الدورة البرلمانية المقبلة ويجب أن تعمم تجربة الجمارك الإليكترونية الموجودة حالياً بميناء العين السخنة تلك التجربة التى جعلت من ميناء السخنة مزاراً لكل من يقصد مصر، إننى أدعو إلى تعميم التجربة على أرض الواقع وليس على صفحات الصحف فكثيراً ما سمعنا بتعليمات وتوجيهات القيادة السياسية بضرورة تعميم تجربة السخنة فى بقية الموانى المصرية ولكن هاهو ميناء السخنة ينطلق ويتعملق وها هى بقية الموانى تدور فى فلك التعليمات والقوانين واللوائح والنظم، إن تجربة السخنة مبعث نجاحها هو الإدارة المتحررة من قيود الروتين والبيروقراطية، فالقائد الناجح يتخذ من القرارات الخطيرة والمصيرية طريقًا لبناء الثقة بين الجميع فالأيادى المرتعشة لن تقوى على البناء، إننى أدعو الوزير الجرئ رشيد محمد رشيد أن يعيد النظر فى منظومة الأجهزة التابعة للهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات والقوانين واللوائح المنظمة لعمل تلك الأجهزة، كذلك يجب إعادة النظر فيما يخص المواصفات القياسية لإختبار السلع والمنتجات المستوردة، وكذلك يجب إعادة النظر فى أساليب قبول ورفض الرسائل وإجراءات المعالجة للسلع المرفوضة ظاهرياً، وكذلك إختراق التابوهات المقدسة لمنظومة المعامل التى وصلت العلاقة فيما بينها إلى ما يمكن تسميته حرب المعامل، فهناك معامل تابعة لوزارة الصحة وأخرى لوزارة الزراعة وثالثة التجارة وكل معمل له مواصفة قياسية وله مرجعيات حاكمة قد تتفق وقد تختلف مما أدى فى النهاية إلى الحرب الدائرة بين تلك المعامل، إننى أدعو الوزارات المعنية بتنظيم التجارة المصرية إلى التخلص من عقد وأمراض الماضى التى أدت إلى العديد من المشاكل فيجب أن تكون القرارات واقعية ومدروسة وموضوعية وبلا مجاملات فقرارات فرض رسوم الإغراق يجب أن تكون لصالح الصناعة المصرية وليست لصالح شخص ما، وقرارات الشحن من بلد المنشأ الذى ينظم عملية الإستيراد والتصدير تم التحايل عليه بالشحن من بلد بجوار بلد المنشأ أو اصطحابه مستندات تؤيد شحن على غير الحقيقة، إننا يجب ألا نضع رؤسنا فى الرمال وها هى اللحظة الفارقة فى تاريخ الاقتصاد المصرى.. إنها لحظة الإصلاح الحقيقية التى قادتها الحكومية الحالية وإذ أتوجه بخالص التحية إلى وزراء المجموعة الإقتصادية م/رشيد د/ محمود محى الدين د/ يوسف بطرس غالى على المجهود الذى بذلوه خلال الفترة الماضية ولكنى أرى أن هناك نقصاً فى التغطية الإعلامية والتحليلية للخبراء فى قراءة تفاصيل تلك القرارات فبإنخفاض أسعار الضريبة الجمركية خفض أسعار قطع غيار السيارات والكاوتش ومعظم مستلزمات الإنتاج أو هكذا يجب أن تنخفض وفى نفس الوقت قامت الحكومة برفع سعر السولار من ٤٠ قرش للتر إلى ٦٠ قرش فى نفس الأثناء ولكن لم تقوم الحكومة بشرح الموضوع بعناية حيث إنخفاض أسعار قطع الغيار والكاوتش بنسبة كبيرة وإرتفاع سعر السولار بنسبة ما وبعمل حسبة رياضية بسيطة نرى أن تكلفة النقل سواء للبضائع أو الأشخاص يجب ألا ترتفع بنفس نسبة إرتفاع سعر السولار وإنما يجب أن يؤخذ فى الإعتبار الإنخفاض الحادث فى سعر بقية مستلزمات إنتاج عملية النقل.

(خواطر)

قرار مجلس الأمن بسحب القوات السورية من لبنان باطل



أصدر مجلس الأمن بضغط من الولايات المتحدة القرار رقم ١٥٥٩ يقضى بخروج القوات الأجنبية من لبنان وهو يقصد القوات السورية المتواجدة فى لبنان بناء على إتفاق وإرادة الدول العربية وهكذا خرج مجلس الأمن عن حدود إختصاصاته وتدخل بهذا القرار تدخلاً سافراً فى الشئون الداخلية لدولة مستقلة هى لبنان محاولاً فرض الإدارة الأمريكية الغاشمة وكان الأولى أن ينفذ المجلس قراراته الخاصة بسحب القوات الإسرائيلية المعتدية من مزارع شبعا بلبنان وتنفيذ القرارات الصادرة من المجلس بإدانة الأعمال العدوانية التى تمارسها إسرائيل فى الأراضى المحتلة.

ووفقاً للنص السادس من ميثاق الأمم المتحدة (مواد ٣٣ ومابعدها) ليس لمجلس الأمن أن يتدخل فى الشئون الداخلية للدول وأنه لا يوجد ما يهدد السلم والأمن الدوليين فى وجود قوات عربية صديقة على أرض عربية فهذا شأن عربى داخلى بحت ليس للمجلس ولا للجمعية العامة للأمم المتحدة حق الإعتراض عليه فالمجلس منوط به حفظ السلم والإستقرار العالميين طبقاً لمواد ميثاق الأمم المتحدة ولا يعنى ذلك وبأى حال التدخل فى شئون الدول المستقلة ذات السيادة الأعضاء بالمنظمة الدولية وإذا إستمر مجلس الأمن وإذا أستمرت المنظمة الدولية ألعوبة فى يد الولايات المتحدة الأمريكية فلاشك أن ما حدث لعصبة الأمم سيحدث لمنظمة الأمم المتحدة وهذا السقوط والإنهيار.

دكتور علي عوض حسن

نجاح التجربة الماليزية فى تنمية الموارد البشرية

بعبقرية مهاتير بن محمد - رئيس وزراء ماليزيا السابق

إعداد/ وسام غنيم



التجارب الإنسانية الناجحة تخرج من أوطانها لتفيد البشرية جميعاً وها نحن اليوم بصدد تجربة ماليزيا التى قادها العبقرى مهاتير بن محمد - رئيس وزراء ماليزيا السابق بقاعة المؤتمرات بمكتبة الإسكندرية وقد إفتتح اللقاء مهندس ياسر سيف - رئيس مجلس إدارة جمعية محبى فن صلاح طاهر - (منسق المؤتمر) .

وقد أشار إلى إنه قد سعى بالتعاون مع جامعة الإسكندرية ومكتبة الإسكندرية لحضور العبقرى مهاتير بن محمد إلى مصر وبالإسكندرية خاصة بإعتبارها مركز تلقى العلوم والثقافات من جميع بقاع العالم منذ القدم ولنستفيد من تجربته الرائدة فى ماليزيا ومعرفة أسباب نجاحها وكيف نطبقها فى بلدنا الحبيبة

ثم إنتقلت الكلمة للأستاذ الدكتور **محمد عبد اللاه** - رئيس جامعة الإسكندرية حيث ألقى كلمة شكر للعبقرى دكتور **مهاتير بن محمد** لحضوره لإلقاء محاضرة عن تجربته فى ماليزيا داخل الإسكندرية التى إمتازت بإمتزاج الحضارات والثقافات وملتقى العلماء والباحثين والفلاسفة والمثقفون على مستوى العالم وأشاد الدكتور **محمد عبداللاه** بنموذج التجربة الماليزية التنموية والتى قادها دكتور **مهاتير** بكل حكمة ونجاح وإننا نتمنى فى مصر أن نعيش تجربة رائدة فى مجال الإصلاح الإقتصادى والتى يسعى إلي تحقيقها رئيسنا **محمد حسنى مبارك**.

وواصل الكلمة الأستاذ الدكتور **عمرو سلامة** - وزير التعليم العالى وقدم سيادته كلمته حول حياة **مهاتير بن محمد** حيث أشار إلى أن سيادته صاحب تفكير قوى وفكر بناء ساعد دولة ماليزيا فى توظيف أبنائها والإستفادة من قدراتهم ومحاربة **الفقر** والإنتصار عليه فى أقل من ٣٠ سنة .

وقد برع الماليزيين فى إزالة كثير من العقبات الصعبة عن طريق:

١- تطبيق الذاتية التى تميز التجربة الماليزية والتى استفادت من التجربة اليابانية والكورية مع إحتفاظ ماليزيا بأسلوبها الخاص.

٢- حرصت ماليزيا على إتباع التخطيط الإقتصادى الصحيح فكان نهجها الإستفادة من كل التجارب الأخرى مع الإحتفاظ بذاتيتها.

٣- كما حرصت ماليزيا برفع شعارهام هو "كل فرد في المجتمع له دور فى التنمية" وحاولت مساعدة الماليزيين فى الإستفادة من قدراتهم حتى استطاعوا صنع المنتجات التى كانت تحتكرها أمريكا فى صناعتها حتى صنعوا السيارة الماليزية سنة ١٩٩٥ .

٤- إهتمت ماليزيا بالتعليم الأكاديمى ودوره الرائد فى توفير فرص العمل وتطوير مهارات الأفراد لتلبية إحتياجات مجتمعهم.

٥- كما إتجهت نحو عملية توظيف التعليم الجامعى فى خدمة الإقتصاد وسعت الجامعات بإتباع التعاليم العالمية فى تطوير الجامعات والمعاهد لسد حاجة البلاد فى توفير كوادر فنية وقوى عاملة مؤهلة للتطوير والإبداع.

٦- سعت ماليزيا لتوفير مؤسسات تفكير إقتصادية متخصصة وتشجيع القطاع الخاص فى تطوير العملية التعليمية لتعداد سكانى يصل إلى ٢٣ مليون نسمة.

وقد واصل الدكتور **إسماعيل سراج الدين** مدير مكتبة الإسكندرية حديثه عن حياة وتجربة دكتور **مهاتير بن محمد** حيث بدأ حديثه بسعادته بحضور دكتور **مهاتير بن محمد** إلى الإسكندرية وبداخل مكتبة الإسكندرية والتى تعتبر الآن نافذة مصر على العالم ونافذة العالم على مصر ليفدنا من تجربته الناجحة فى بلاده ولتأكيد استمرار العلاقة الحميمة بين الإنسان والإنسان على وجه الأرض.

* وأضاف دكتور **سراج الدين** إلى أن عبقرية دكتور **مهاتير بن محمد** لم تأتى من فراغ ولكن من كفاح وعلم طوال ٨٣ سنة حيث ولد عام ١٩٢١ تلقى تعليمه فى بلدته الأصلية وإنتقل إلى كلية الطب فى سنغافورة ثم إنتقل للعمل فى الحكومة الماليزية والحكومة التركية .

- ثم إنتقل لعمله كطبيب عام ١٩٥٧ بعد أن إشترك فى النشاط السياسى سنة ١٩٤٥ وشارك فى نشاط الأحزاب السياسية سنة ١٩٤٦ حتى سنة ١٩٦٩ وإهتم بتطوير التعليم فى بلاده حتى عين فى مجلس التعليم العالى سنة ١٩٧١ وعين سنة ١٩٧٣ عضو فى مجلس الشيوخ وخاض الإنتخابات دون أى عائق لحب الناس له سنة ١٩٧٤ وفى عام ١٩٧٦ عين نائب لرئيس الوزراء وبعد عامين ترك عمله كوزير للتعليم وأصبح وزير للتجارة والصناعة وقدم تغيرات كبيرة فى هذا المجال.

وأصبح عام ١٩٨١ رئيساً لحزبه وجدد تعيينه سنة ١٩٨٤، وإنتصر دكتور مهاتير سنة ١٩٨٧ على خصمه لرئاسة الحزب فى الإنتخابات العامة.

وتزوج دكتور مهاتير بن محمد من الدكتورةحسنه بن محمد على ولهم سبع أبناء وعشر أحفاد.

ومن المعروف عن دكتور مهاتير بأنه رجل عالى القامة يعرف كيف يقول ومتى يقول ، يعرف قوة الأحلام وما تنطوى عليها وهو من المكافحين من أجل الحق ومن المعجزات التى حققها وأثبتها أن الحلم يمكن أن يتحول إلى واقع بالإرادة .

وقد سعد دكتور مهاتير بن محمد بهده الكلمات الرقيقة وقدم جزيل شكره للأعداد الهائلة من الحاضرين وكذلك أعضاء المنصة المنسقين للمؤتمر.

ثم بدأ الحديث عن التجربة الماليزية :

وهذه التجربة شعارها " العمل من أجل التصنيع" فالموارد البشرية لها قدرة على القيام بالأشياء المختلفة المتوقعة والغير متوقعة.

ووضح نتيجة الإختلاف الناتج عن تنوع الثقافة والنظم والقيم وتركيز العمال على كافة المستويات من كبار التنفيذين إلى صغار العمال وبالتالى إختلاف المهارات من جيل إلى آخر من الأباء للأحفاد حيث أن المهارات تورث فالقدرة الكامنة على إكتساب المهارات موجودة فى كل شخص ولكن يجب أن يعلم الأباء أبنائهم كيفية إظهارها.

- وقد أشار الدكتور/ مهاتير بن محمد إلى أن مهارات الماليزيين هي التى جعلتها تتقدم إلكترونياً حيث أصبحت ٨٠٪ من صادراتها صناعات إلكترونية وغيرها مما تحتاج إليه السوق العالمى حتى بلغ عدد الدول التى تصدر إليها منتجاتها ٢٠٠ دولة ومقاطعة .

أكد أيضاً إلى أن الدولة ككل حكومة وقطاع خاص ونقابات عمالية تعاونت من أجل التقدم مع مراعاة الجوانب الإجتماعية للتنمية البشرية .

وقد وضعت ماليزيا أثناء تخطيطها إنشاء مراكز تدريب على المهارات اللازمة للصناعات نفسها وقدرة العمال الحصول على وظائف جديدة وخاصة تعليم وتدريب المزارعين والصيادين على القدرة على الصناعة ومن ثم تحققت ثقافة صناعية ملائمة دفعت سير العمل للأمام .

وقد إتبعت ماليزيا تجربة اليابان فى قدرتها على خفض التكاليف ومعرفة تسلسل العملية الصناعية بصورة مناسبة الأمر الذى أدى إلى منع تخزين المواد الخام لفترات طويلة قبل دخولها مراحل الإنتاج.

كما أكد على ضرورة إنشاء مراكز تدزيب لتنمية المهارات للفنيين والمهندسين وتوفير أحدث الأجهزة لتخريج عمالة مدربة ماهرة تقوم بإنتاج منتج متميز ورخيص تستخدمه الشركات متعددة الجنسيات .

وأشار أخيراً إلى أن ماليزيا إستطاعت أن تخصخص القطاع العام وبيع الشركات الخاسرة مثل الموانئ وبعض الشركات الأخرى فى القطاع الخاص وأخيراً وبعد شرح دكتور مهاتير بن محمد التجربة الماليزية وكيف نجحت وكيف تستفيد مصر من هذه التجربة.

وقد أشار دكتور محمد عبد اللاه أن زيارة دكتور مهاتير بن محمد لمصر وبإستقباله عدد هائل من المتشوقين لسماع تجربته الناجحة يعد دليل للتطور الذى يحدث على أرض مصر خاصة أن تنظيم مثل هذه الندوات جاء بالتعاون بين مراكز التعليم والثقافة والمجتمع المدنى فى تجربة رائدة فى التكامل بين مختلف مؤسسات المجتمع .

★★★

تحدى البحر وذكريات لا تنسى

هل فكرت فى يوم من الأيام أن تتحدى البحر؟

تقديم: ولاء حمزة

- من أول من عبر الأطلنطى بمفرده؟!!!
- فى سباق اليخوت - من يستطيع أن يتغلب على أمريكا؟!!
- أسطورة مثلث برمودا حقيقة أم خيال؟!!
- وقائع شهيرة وأحداث لا تنسى
- انتبهوا القراصنة قادمون...

قد تكون عزيزى القارئ فكرت أن تتحدى شخصاً ما أو حتى تتحدى نفسك ولكن هل فكرت يوماً أن تتحدى البحر؟ إن للبحر تحدياً هائلاً ويبدى الناس استعدادهم لتحدى مخاطره بل حتى للتضحية بأرواحهم لغزوه وقد قام كثير منهم بذلك وبمفردهم!!! وأولئك الذين يتحدون البحر لا يفوزون دائماً فالكثير من الرجال والنساء قد أبحروا ولكنهم إختفوا إلى الأبد لكن سوف يظل هناك دائماً من هو مستعد لقبول التحدى.

من أول من عبر الأطلنطى بمفرده؟

- فى عام ١٧٨٦ أقلع «جوزيا شاكفورد» ليصبح أول شخص يعبر الأطلنطى بمفرده، بدأ رحلته من مدينة بوردو بفرنسا ووصل إلى سورينام فى غيانا الهولندية بعد خمسة أسابيع وكان وزن سفينته ١٥ طناً فكانت عبئاً ثقيلاً على رجل واحد.

- وفى عام ١٨٩٧ عزم النرويجيان «جورج هاربو» و «فرانك صمويلسن» على أن يعبر الأطلنطى تجديفاً واستغرقت رحلتهما ٥٥ يوماً ليجدفا من نيويورك إلى جزيرة سلى Scilly القريبة من الساحل الإنجليزى وقد بلغ طول سفينتهم المسماة «فوكس» ٥,٥٨ من المتر.

- وفى عام ١٨٩٥ أقلع الأمريكى «جوشوا سلوكم» ليصبح أول رجل يبحر بمفرده حول العالم وكان طول سفينته المسماة «سبراى» ١١,٢ من المتر فقط وإستغرقت رحلته أكثر من ثلاث سنوات ويبدو إنجازه أعظم قدراً عندما تعرف أن عمره كان يربو على خمسين عاماً وأنه كان لا يستطيع السباحة.

- وفى عام ١٩٦٩ أصبح الانجليزى «جون فيرفاكس» أول شخص يجدف بمفرده ليعبر الأطلنطى وقد إستغرقت رحلته ١٨٠ يوماً ليجدف من لاس بالماس فى جزر الكنارى فورت لودرديل بالولايات المتحدة الأمريكية مستخدماً سفينته المسماة «بريطانيا».

- أما المحيط الهادى فهو أعرض المحيطات فى العالم وفى عام ١٩٨٣ حقق الفرنسى «فيليب جانتو» أسرع عبور للمحيط بمفرده بإستخدام سفينته الشراعية التى كان طولها ١٧,٠٧ من المتر وقد بدأ رحلته من ميناء سيدنى باستراليا فى أواخر عام ١٩٨٢ ووصل إلى كيب هورن بعد ٣٠ يوماً فقط.

- أما الرقم القياسى لأسرع رحلة لشخص بمفرده حول العالم فقد أحرزه الأمريكى «دوج مورجان» عام ١٩٨٦ وقد أكمل هذه الرحلة فى ١٥٠ يوماً وقبل ذلك فى عام ١٩٧٨ أصبحت «نا أومى جيمس» من نيوزيلندا أول إمرأة تبحر بمفردها حول العالم وكان طول سفينتها التى تسمى «اكسبريس كروسيدر» ١٦,١٥ من المتر.

من الذى يستطيع أن يتغلب على أمريكا؟!!!

- فى عام ١٨٥١ قدمت «الكتيبة الملكية لليخوت لبريطانيا العظمى» جائزة لسباق اليخوت حول جزيرة وايت وقد فازت بالجائزة وهى «كأس المائة جنيه إنجليزى» الاسكونر الشرعية - أمريكا. ولقد هزمت أمريكا ١٥ يختاً إنجليزياً لتفوز بالكأس للأمريكيين.

- وفى عام ١٨٧٠ أعاد نادى نيويورك لليخت تسمية الجائزة لتصبح «كأس أمريكا»؛ وقدمها لتمنح للفائز فى مجموعة من السباقات وحتى عام ١٩٨٣ تحدى أمريكا ٢٣ فريقاً لليخوت ولكنها منيت جميعاً بالهزيمة وبعدئذ وفى عام ١٩٨٣، فاز ليخت استراليا الثانى (II) والذى كان يقوده الربان «جون برتراند» على اليخت الأمريكى ليبرتى بأربعة سباقات مقابل ثلاثة. وهكذا خسرت أمريكا الكأس للمرة الأولى خلال ١٣٢ عاماً!!

ولكن ذلك لم يدم طويلاً فقد إستعادت أمريكا الكأس فى عام ١٩٨٧ عندما قاد الربان دينيس كونر» اليخت الأمريكى «ستارز آند سترايبس» ليحرز إنتصاراً، ٤ إلى لا شىء، على اليخت الاسترالى كوكابورا الثالث (III).

ما هى أسطورة مثلث برمودا؟!!!

- إذارسمت خطاً من فلوريدا إلى جزيرة برمودا ثم هابطاً من برمودا إلى جزيرة بورتوريكو ثم يعود من بورتو ريكو إلى فلوريدا فإنك بذلك تكون قد رسمت مثلثاً وطبقاً لإحدى الأساطير فإن جميع السفن والطائرات التى تعبر هذا المثلث تختفى إلى الأبد.

- وتعود أسطورة مثلث برمودا إلى أكثر من ٢٠٠ عام ففى عام ١٧٨١ أبحرت إحدى سفن أسطول الولايات المتحدة الأمريكية خلال المثلث ثم لم تشاهد بعد ذلك أبداً. وخلال الأعوام الثلاثين التالية إختفت داخل مثلث برمودا ثلاث سفن أخرى تابعة لأسطول الولايات المتحدة.

- وفى عام ١٨٤٠ خرجت سفينة فرنسية مفقودة تسمى «روزالى» جرفها التيار خارج المثلث فى حالة جيدة تماماً ولكن لم يكن على ظهرها شخص واحد على قيد الحياة.

- وفى عام ١٩٤٥ حلقت خمس طائرات تابعة للبحرية الأمريكية فوق مثلث برمودا. وقد أبلغ قائد المجموعة أن بوصلته كانت لا تعمل وأنه قد انحرف عن مسار رحلته أما نداءاته بالراديو فقد أخذت تخفت حتى توقفت تماماً ثم إختفت الطائرات الخمس دون أن تخلف وراءها أثراً، ذهبت طائرات أخرى للبحث عن الطائرات الخمس ولكن واحدة منها إختفت أيضاً!!

ومنذ ذلك الوقت أعلن عن إختفاء عشرات من الطائرات والسفن الأخرى التى فقدت فى مثلث برمودا ولكن كثيراً من التقارير لم يكن صادقاً. فقد غرقت بعض السفن والطائرات المفقودة خلال العواصف العاتية على بعد آلاف الكليو مترات من المثلث. وقد بالغ بعض المراسلين الكُتاب فيما رووا من قصص عن مثلث برمودا ليجعلوها أكثر إثارة ...

وقائع شهيرة وأحداث لا تنسى

- كانت أول سفينة إستخدمت كمستشفى عائم هى السفينة «جودويل» وذلك حنوالى عام ١٦٠٨م. وبعد ذلك كان السفن المستشفيات تبحر عادة مرافقة لأسطول السفن الحربية حيثما كانت تخوض معاركها، ففى عام ١٨٦٠م كانت هناك سفينة بخارية تسمى «ملبورن» كانت تحوى أسرة لمائة وخمسة وعشرين مريضاً.

- فى عام ١٩٥٣ تحطمت السفينة الشراعية «ريبيكا» على شاطئ تسمانيا وهى جزيرة تقع جنوبى أستراليا ولم ينج سوى أحد عشر شخصاً. وقد كانوا موتى تقريباً بسبب الجوع والإعياء وعندما ظهر كلب فجأة فربط أولئك الذين طرحتهم الأمواج رسالة يائسة وعلقوها برقبة الكلب وبكل تأكيد حمل الكلب الرسالة لسيده وأنقذهم جميعاً.

- كان «ألكسندر سلكيريك» أشهر شخص يُنبذ فى جزيرة صحراوية فقد تشاجر «سلكيريك» مع قبطانه وطلب منه أن ينزله على شاطئ إحدى الجزر غير المأهولة القريبة من سواحل شيلى بأمريكا الجنوبية وقضى هناك خمس سنوات من عام ١٧٠٤م وقد كتب المؤلف «دانييل ديفو» عن حياة «سلكيريك» كشخص منبوذ فى جزيرة غير مأهولة فى كتابه «روبنسون كروزو».

- كانت «آرك رويال» أول سفينة فى العالم تستخدم كحاملة طائرات وتستطيع الطائرات المقاتلة الصغيرة والطائرات العمودية (الهليكوبتر» الإقلاع والهبوط على تلك الأرصفة العائمة الكبيرة. وقد دُشنت أول سفينة للبحرية الملكية «آرك رويال» فى بريطانيا عام ١٩١٤.

- كان القبطان «هوكنز» أول شخص علّق سريراً للأرجوحة فى سفينته.

إنتبهوا القراصنة قادمون

- كان «چاك راكام» فقد لُقب بإسم «كاليكوچاك» وذلك لأنه كان يلبس سراويل مخططة مصنوعة من قماش «الكاليكو» وهو قماش قطنى خشن -. وكان بين قراصنة «كاليكوچاك» إمرأتان كانتا تلبسان وتُحاربان كالرجال وإحداهما كانت «آن پونى» التى كانت تعشق «كاليكوجاك» . ومن ثم لبست ملابس البحارة وانضمت إلى ملاحى السفينة. وعندما إستولى «كاليكو جاك» على السفينة التى كانت تبحر عليها صارت قرصانة على سفينته. وعندما قُبض على المرأتين أخيراً أودعتا السجن أما «كاليكوچاك» فقد شنق.

- **لقد أبحر «فرانسس دريك» إلى العالم الجديد على متن سفينته الشهيرة «جولدن هايند». وكان يحمل غنائم سفن الغليون الشراعية الأسبانية الضخمة إلى إنجلترا كى يقدمها إلى الملكة إليزابيث الأولى. لقد كان ناجحاً جداً حتى أن الملكة منحته لقب فارس وسلمته رسائل ملكية توضح أنه كان يسلب الكنوز بإذن منها ... ولهذا السبب كان يعرف «فرانسس دريك» بأنه «مفوض» وليس قرصاناً.**

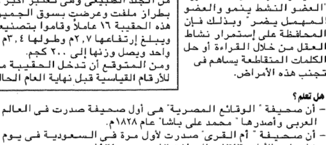


الكلمات المتقاطعة لقوى الذاكرة

ذكرت دراسة أمريكية حديثة أن الأعمال التى تنشط المخ تقلل خطر الإصابة بأمراض فقدان الذاكرة والزهايمر فى مرحلة الشيخوخة وذلك وفقاً لنظرية "العضو النشط ينمو والعضو المهمل يضمر" وبذلك فإن المحافظة على إستمرار نشاط العقل من خلال القراءة أو حل الكلمات المتقاطعة يساهم فى تجنب هذه الأمراض.

تناول البرتقال والليمون بقشره يقاوم سرطان الجلد

تناول الليمون والبرتقال بقشرته الخارجية يمكنه خفض الإصابة بسرطان الجلد بنسبة ٣٠٪ دراسة علمية حديثة من أوروبا ويتميز الليمون بأنه أيضاً يمنع تكون حصوات الكلى لإزدياد محتوى حمض الستريت به الذى يمنع تكوين الحصوات لثرائه بعنصرى البوتاسيوم والستريت



أكبر حقيبة جلدية فى العالم !!!

عرضت إحدى شركات صناعة الجلود العالمية حقيبة كبيرة مصنوعة بالكامل من الجلد الطبيعى وهى تعتبر أكبر حقيبة جلدية فى العالم صممت بطراز ملفت وعرضت بسوق الجميرا فى مدينة دبى وقد صمم هذه الحقيبة ١٦ عاملاً وقاموا بتصنيعها فى ١٢ يوماً ويبلغ إرتفاعها ٢,٧م وطولها ٣,٤م وعرضها متر واحد ويصل وزنها إلى ٢٠٠ كجم.
ومن المتوقع أن تدخل الحقيبة موسوعة جينيس للأرقام القياسية قبل نهاية العام الحالى.

صحة الجسم وسلامة البصر فى تناول الفواكه

أكدت دراسة جديدة بأن فوائد الفواكه فى المحافظة على صحة الجسم وسلامة البصر ليس لها مثيل حيث أن تناول الفواكه لثلاث مرات أو أكثر يومياً قد يقلل فرصة الإصابة بأمراض العيون عند التقدم فى السن بنحو ٣٦٪ وأشار الخبراء أن ثمار الفاكهة غنية بالمواد المضادة للأكسدة التى تحمى أنسجة العين من التلف وتنشط الخلايا وتساعدها على التجدد بإستمرار.

هل تعلم ؟

- أن صحيفة " الوقائع المصرية" هى أول صحيفة صدرت فى العالم العربى وأصدرها" محمد على باشا" عام ١٨٢٨م.
- أن صحيفة " أم القرى" صدرت لأول مرة فى السعودية فى يوم ١٥ جمادى الأولى ١٣٤٣هـ الموافق ١٢ ديسمبر ١٩٢٤م .

أوائل:

- أول إرسال للتليفزيون المصرى فى ٢١ يوليو ١٩٦٠م.
- أول إرسال للتليفزيون اللبنانى بدأ فى عام ١٩٦٢م .
- أول إرسال للتليفزيون الكويتى فى ١٥ نوفمبر ١٩٦١ م.
- بينما أول إرسال للتليفزيون السعودى كان فى يوم ١٩٦٥/٧/٧ م.

أحلام الرشاقة ممكنة مع الملح بعد الرياضة

حلم كل إمرأة أن تظل رشيقة العمر كله ولو زاد وزنها وعرفت الترهلات طريقها إلى جسدها تصاب بحالة من القلق والتوتر وتبحث عن طريقة للعودة إلى الرشاقة والوزن المثالى ... ويرى الخبراء أن الحل الأمثل بعد الرياضة للتخلص من المشاكل التى تسببها زيادة الوزن هو الإستعانة بالملح الذى يعمل على "شد" الجسم بشكل ملحوظ وذلك من خلال وضع كوب من الملح فى ماء "البانيو" وبعد إذابته يمكن الإستلقاء لمدة لا تقل عن ١٠دقائق علماً بأن تلك الوصفة مفيدة فى حالات تورم المفاصل كما يساعد على التخلص من الإرهاق والتعب.

دخان السجائر أخطر من عوادم السيارات

دراسة بريطانية أظهرت مؤخراً أن دخان السجائر يلوث الهواء أكثر ١٠ مرات من عوادم السيارات التى تستخدم وقود الديزل . وأن التدخين فى الأماكن المغلقة يلوث هذه الأماكن أكثر ١٥ مرة من التلوث خارجها .. جاءت نتائج هذه الدراسة بعد ترك محرك سيارة سعته ٢ لتر فى حالة تشغيل لمدة ٣٠ دقيقة داخل مكان مغلق يوجد به ٦ فتحات صغيرة للتهوية ثم قورنت النتائج بالدخان المنبعث من ٣ سجائر مشتعلة لمدة نصف ساعة فكانت هذه النتيجة .. كما أكدت أن المدخنين الذين لم يتجاوزوا سن الـ ٤٠ أكثر عرضة للسكتة القلبية وإن التدخين يقتل سنوياً ٤ ملايين و٩٠٠ ألف مدخن وذلك يعنى وفاة مدخن كل ٨ ثوان.

الفراعنة عباقرة البيتزا

أكدت إحدى الصحف الإيطالية أن المهاجرين المصريين يعدون أكثر الهجرات الأجنبية التى تدعم الإقتصاد والسياحة فى البلاد وخاصة فى صناعة البيتزا الذى إقترن إسم المصرى معها بالجودة وحسن المذاق وحمل هذا الموضوع فى الصحيفة عنوان "المصريون عباقرة البيتزا" حيث يحتكر المصريون الجوائز الأولى بجميع مسابقات البيتزا فى إيطاليا وأكدت الصحيفة أن تاريخ البيتزا يعود إلى عصر الفراعنة الذين بدأوا صناعة البيتزا من الرقاق الذى تصنعه الفلاحة المصرية لأسرتها منذ آلاف السنين.

كرسى للمعاقين يسير بصوت مستخدمه

خمسة من طلاب كلية الهندسة فى غرب الهند إبتكروا كرسياً متحركاً يعمل بالصوت عندما يقوم مستخدمه بإطلاق أوامر ليسير فى الإتجاه الذى يرغبه. أطلق على الكرسى (كوت ريبوت) ويعمل بنظام تحكم بالبيئة يسمح للمصاب بالشلل الرباعى التنقل فى المنزل أو العمل والتحكم فى الأدوات الكهربائية دون مساعدة من أحد. يعمل هذا الكرسى على بطارية قوة ١٢ فولت ومجهز بمحركين يمكن من خلالهما تلقى الإشارات من أى كمبيوتر .

دنيا المرأة

القيمة الغذائية للفاكهة الطازجة:

(١) **البرتقال:** معروف بغناه الكبير بفيتامين C وهو مصدر جيد للبوتاسيوم ومقوى ويساعد على الهضم وأزهاره مضادة للتشنج وماؤه يجلب النعاس والنوم.

(٢) **الحامض (الليمون):** هو من عجائب الطبيعة الأربعة وهى (الجزر، الحامض، البقدونس، الزعتر) وهو دواء شاف من الأوبئة والأمراض مثل الكوليرا - التيفوئيد - الروماتيزم - أمراض الكبد والأنفلوانزا - وهو أكثر فعالية فى علاج أمراض الفم وفى تضميد الجروح.

(٣) **العنب:** غنى بفيتامين A و C والحديد والفوسفور والعنب سريع الهضم (مغذ جداً، فعال فى الوقاية من الأمراض خاصة الحصاة الكبدية والتسمم بالزئبق والرصاص والروماتيزم وإرتفاع ضغط الدم والمصابين بفقر الدم.

(٤) **التفاح:** سريع الهضم وغنى بفيتامين C، فى التفاحة (٢٦) عنصراً كيماوياً مختلفاً والتفاح لغناه بالماء بحوالى ٨٥٪ فهو مزيل للعطش.

(٥) **المشمش:** يمتاز بتوافر فيتامين (A) و(C) وبه العديد من الفيتامينات الواقية للأعصاب من التصلب والمقوية لها كما ترطب الأمعاء وتبعد عنها الإلتهاب والضعف.

(٦) **البلح:** مقو ممتاز للأعصاب البصرية، يساعد الأطفال والشباب على النمو المتكامل مع الرشاقة والنشاط ولا يسبب السمنة والبلح غنى بالمانييزيوم المضاد للسرطانيات.

(٧) **الشمام:** ممتاز لروى العطش ويستخدم فى التجميل وفى علاج الأورام الجلدية ولعلاج البهاق والكلف.

سيدتى: شخصيتك من عاداتك الغذائية

أكد علماء النفس أن أسلوب كل شخص فى تناول الطعام وطريقة تناوله تعبر عن طبيعة شخصيته.

* فالأشخاص الذين يتركون الطعام الألذ للنهاية يحبون التحكم فى بيئتهم المحيطة ويحبون مكافأتهم على مجهودهم ومن النوع الروتينى فى الحياة.

* أما الأشخاص الذين يبدءون فى تناول ما يحبون فى البداية فهم طموحون بطبيعتهم ولديهم الإصرار والعزيمة على إنجاز أعمالهم مهما كانت الصعوبات ويحبون التحدى ويكرهون الروتين.

* أما الأشخاص الذين يحبون النكهات والتوابل والبهارات الكثيرة فى الطعام فهم أشخاص فضوليون ومبدعون فى حياتهم ويحبون التعلم ومعرفة كل ما هو جديد رغم أنهم فى نفس الوقت كثيرو الكلام.

* أما الأشخاص الذين يحبون أكل نوع واحد من الطعام عند الأكل فهم حساسون جداً ويحبون البساطة فى مختلف أمور حياتهم ويراعون مشاعر الآخرين المحيطين بهم.

نصائح ذهبية

لتصبحى أكثر رقة وجمال وتألق

١- كونى نفسك ولا تقومى بتقليد نجمتك المفضلة فهى جميلة لأنها لا تقلد أحد.
٢- لا تفتعلى الرقة كونى على طبيعتك.
٣- تعلمى فن الإستماع فسوف يزيد جمالك وجاذبيتك.
٤- حاولى أن تمشى بقدر الإمكان بخطى واثقة وأنيقة.
٥- لا تنساقى وراء الموضة إنسياقاً أعمى وقومى بانتقاء ما يناسبك من الملابس.
٦- لا تسألى عن ألوان الموضة هذا العام وإختارى منها ما يناسب لون بشرتك.
٧- حاولى التغيير فى مظهرك من حين لآخر.
٨- ركزى على التنسيق الدائم بين لون الحذاء وحقيبة اليد حتى لا يفسد المظهر العام.
٩- الاكسسوارات جزء مكمل لأناقة المرأة فيجب الإهتمام بها.
١٠- فى النهاية يجب أن تتأكدى من أن بساطة المرأة سر جاذبيتها.



ماذا عن هيئة الإشراف والتصنيف الدولية؟

★ هيئة الإشراف (PRS) جمعية التصنيف المنشأة عام ١٩٣٦ هى مؤسسة خبراء مستقلة تقدم خدماتها فى السوق الدولية.
وهى تعمل لخدمة المجتمع وتضع الشروط الفنية وتقوم بعمليات معاينة وتصدر الشهادات المناسبة.

★ PRS تساعد الملاك والأطراف المعنيين بضمان سلامة الأفراد والعائمات والمقاولات الأرضية وسلامة البضائع المنقولة وسلامة البيئة الطبيعية.

★ المقر الرئيسى موجود فى جدنسك Gdansk فى أحد المراكز الأوروبية للصناعة البحرية . ومازالت PRS تعمل على زيادة مكاتبها فى بولندا وفى خارجها.

كيف الحصول على التصنيف البولندى:

الخطوة الأولى: الإتصال بقسم المعاينة بالمقر الرئيسى للهيئة أو اقرب فرع أو مكتب تمثيلى عندئذ. سوف تحصلون على المعلومات الأساسية وإستمارة طلب التصنيف لتقوموا بملئها وتوقيعها وختمها ثم إرسالها إلينا.
هذه الإستمارة تقدم لنا البيانات الأساسية عن سفينتكم وتصنيفها الحالى وموقفها القانونى مما سيحدد عملية تخصيص التصنيف.
١- إذا كانت سفينتكم مصنفة عن طريق هيئة تصنيف سينطبق عليها إجراء نقل التصنيف. يمكن قبول دورة التصنيف الخاصة بهيئة التصنيف السابقة ورغم أن جميع التوصيات يجب أن تنفذ فى المواعيد المحددة. فإن المعاينة السنوية يمكن أن تكون كافية لتخصيص التصنيف.
٢- إذا فقدت سفينتكم مرتبتها أو تصنيفها . فإن النطاق المطلوب للمعاينة يتم تحديده بالنسبة لتجديد التصنيف.
٣- فى حالة عدم تصنيف سفينتكم بالمرة . رجاء إرسال الوثائق الفنية الأساسية للتحقق منها وإقرارها وبعد ذلك. يتم تحديد نطاق المعاينة الأساسية التى سيتم إجراؤها كما فى تجديد التصنيف.

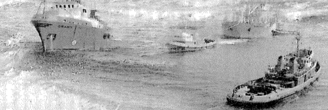
الخطوة الثانية: الإتفاق مع فرع الهيئة الذى يحدده قسم المعاينة بالنسبة لنطاق الوثائق الفنية المطلوبة وتفاصيل المعاينة وجميع الترتيبات الأخرى.

الخطوة الثالثة: تكونوا مستعدين للمعاينة . بعد إتمام المعاينة بنجاح يتم إصدار شهادة تصنيف مؤقتة للسماح بتشغيل السفينة.

الخطوة الرابعة: تحصلون على تأكيد التصنيف من خلال إصدار شهادة تصنيف بعد إستكمال تقرير المعاينة عن طريق المكتب الرئيسى للهيئة.

لماذا PRS؟

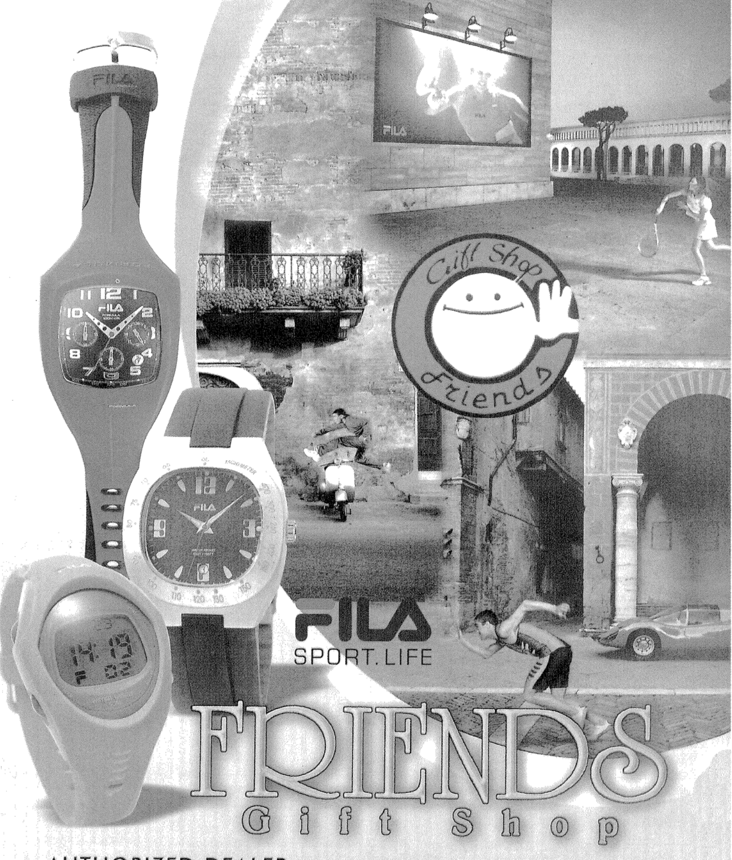
لأننا نكون جمعية صغيرة نسبيا بالمقارنة بجمعيات IACS فإن كل عميل يتم معاملته بإهتمام خاص لن تضلوا طريقكم فى هيكل ضخم ستعرفون دائما مع من يمكنكم التخاطب. لن نترككم وحدكم وستجدون دائما المساعدة.
سياستنا الرئيسية هى ضمان سلامة الأرواح والممتلكات فى البحر بالإضافة إلى حماية البيئة البحرية. تستطيع مساعدتكم بالنصيحة المتخصصة والسليمة فى ظروف السوق التجارية الصعبة.
على الرغم من أن إحدى مهامنا الأساسية هى وضع قواعد الإنشاءات الجديدة. فإن تصنيف السفن الحالية يمثل الإهتمام الأكبر لنشاطنا . يمكننا تحديد وتوضيح التعديلات على السفينة الحالية لتتوافق مع الشروط القانونية الحالية.
إن إجراء نقل التصنيف هو نفس إجراء IACS وإننا لدينا خبرة واسعة تمكنكم من إتمام الإجراء بسهولة.
لأننا معترف بنا من الإدارات البحرية الرئيسية لإجراء الخدمات القانونية نيابة عنهم. فإن سفينتكم سيتم معاينتها وإصدار الشهادة لها من قبل منظمة واحدة وهى هيئة الإشراف والتصنيف البولندية لذلك فإن عملية تفتيش واحدة تغطى شروط اللوائح البحرية.
إننا نعمل وفقا لنظام الجودة المعترف به من قبل PCBC المركز البولندى للإختبار وإصدار الشهادات الذى يضمن أعلى مستوى من الخدمات .
هيئتنا أيضا تقدم خدمات خبيرة ومعاينة صناعية ونظم لإدارة الجودة والإدارة البيئية والسلامة.
وأخيرا فإننا لا نطلب تكاليف باهظة لن تكلفكم رسوم إضافية على نقل التصنيف ولكن على الخدمات المقدمة فقط .



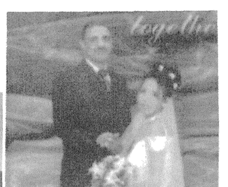


YOUR RELIABLE CLASSIFICATION SOCIETY

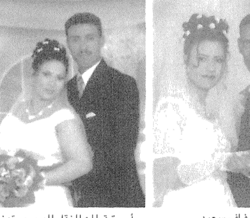
www.prs.pl


Gift Shop
Friends
FILA
SPORT.LIFE
FRIENDS
Gift Shop

مجتمع إنترناشيونال



من محمد أحمد حسونة بوزارة النقل البحرى للأخت العزيزة رشا وعريسها محمود ألف مبروك بالزفاف السعيد





زفاف سعيد
العريس مصطفى محمد
العروس سميحة عبد الباسط

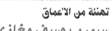
أسرة قطاع النقل البحرى تهنئ محمد أحمد حسونة وعروسه بالزفاف السعيد

العروس صباح الحمبولى
العريس بركات محمد
ألف مبروك بالزفاف المبارك بالرفاء والبنين





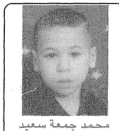
فى حفل عائلى ضم الأهل والأصدقاء تمت خطوبة الأنسة / منى محمود عبد العليم إلى الأستاذ وليد الديهى واللواء عاصم السيد أحمد وأسرة المجلة يهنئون العروسين وأسرتيهما بالخطوبة السعيدة



تهنئة من الاعماق

الأستاذ / سمير يوسف مغازى

يهنئ بناته الطالبات اللاتي ضربن المثل والقدوة فى الجد والإجتهاد وتفوقن على أنفسهن وكن مضرب الأمثال وهن : مى مجدى، مرام الجيشى، مروة جلال، مى الزمر، مروة شبانة
وأسرة المجلة تهنئهن أيضاً بالتفوق العظيم وإلى الأمام





أسرة قطاع النقل البحرى تبارك الخطوبة السعيدة إسلام ونيفين
بابا مصطفى عوض الله بقطاع النقل البحرى يبارك الخطوبة السعيدة لإبنه إسلام مصطفى

سوق النجاح

يسرا عبد المجيد

أسماء سامى

عيد ميلاد سعيد

محمد أحمد الشباسى

مريم أحمد الشباسى

محمد جمعة سعيد



بتول أحمد على

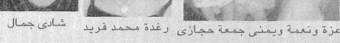
زينة وليد

زياد وليد



من ماما إلى حبيب القلب آدم





عزة ونعمة ويمنى جمعة حجازى

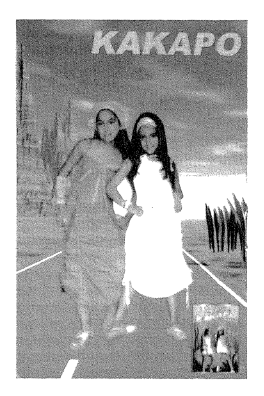
رغدة محمد فريد

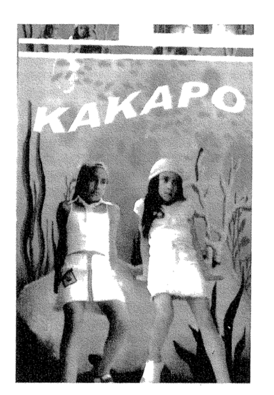
شادى جمال

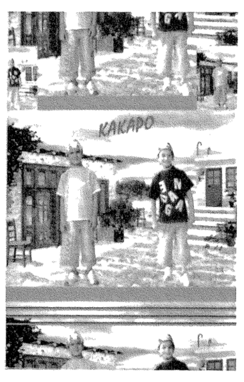
شيرى جمال

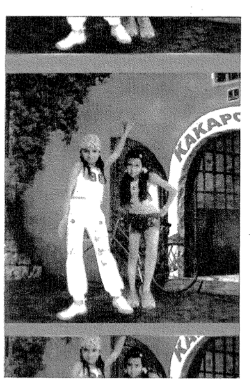


إحتفلت جمعية رواد البيئة برئاسة د/ وفاء منيسى بافتتاح مشروع شارع البيئة وحديقة رواد البيئة الثقافية بمشاركة السيد اللواء/ ماجد مكاوى رئيس حى شرق وبحضور عدد من المسئولين والإعلاميين وممثلو الجمعيات الأهلية بالإسكندرية.









KAKAPO

- ٣٥ شارع رشدى متفرع من شارع سوريا- رشدى - تليفون : ٥٤٦٨٣١٥- الإسكندرية
- زهران سيتى مول - سموحة - الدور الثانى - تليفون: ٤٢٤٢٤٤٤ داخلى ١٥٣- الإسكندرية